5
Uitwerking Autobrief II

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet inkomstenbelasting 2001, de Wet op de loonbelasting 1964, de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en de Provinciewet (Wet uitwerking Autobrief II) (34391).**

De **voorzitter**:
Ik heet de woordvoerders en natuurlijk de staatssecretaris van harte welkom.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. In 2015 zijn er heel veel auto's bij gekomen in Nederland. Het gaat om 47.000 auto's. Er worden twee keer zoveel kilometers gereden met bestelauto's als in 1990. Tegelijkertijd zijn er steeds minder bussen. In 2015 waren er 3,3% minder bussen dan in 2014. De toename van al die auto's betekent heel veel. Het betekent allereerst veel voor de mensen zelf. Het is natuurlijk positief, het is bevrijdend, want een auto geeft je de vrijheid om te bewegen. Je kunt overal heen. Het draagt voor velen bij aan hun verdiencapaciteit en het is voor velen ook een liefde, een liefde voor een weekend want dan moet de auto weer gepoetst worden.

Tegelijkertijd vragen zoveel auto's ook heel veel van de samenleving. Het wordt drukker op de weg, er komen allerlei schadelijke stoffen in de lucht, de gezondheid van de mensen, vooral van degenen die langs de weg wonen, gaat erop achteruit en het draagt ook bij aan steeds meer files.

Het antwoord op deze problematiek kan op verschillende manieren worden geformuleerd. Dat kan op de manier van de VVD, namelijk steeds meer asfalt leggen. Heel Nederland moet volgens de VVD platgewalst worden en er moet asfalt aangelegd worden. Maar het kan ook op een andere manier, zoals de PvdA dat doet. Zij denkt dat in tien jaar tijd alle niet-elektrische auto's verboden kunnen worden. Jan de arbeider moet maar weer met paard en koets naar zijn werk.

Helaas is er te weinig aandacht voor een realistisch scenario. Mogelijke oplossingen liggen namelijk in de belastingssfeer en daar kunnen we juist vandaag de eerste stappen voor zetten. Laten we dat meteen goed doen. Daarbij kijk ik ook naar de staatssecretaris, want hij heeft voor zijn voorstellen natuurlijk steun nodig in beide Kamers. Hij kan dat vandaag meteen op een goede manier proberen op te pakken. Want als het alleen ligt aan VVD en PvdA, de coalitiepartners in de Kamer, komen we niet verder. Een van de belangrijkste oplossingen is namelijk het betalen voor gebruik, en dat wordt nu helaas toch uitgesloten in het coalitieakkoord.

De SP-fractie kiest voor betalen naar gebruik, op basis van de kilometerteller. Dit zal het stelsel voor de autobelastingen niet alleen eenvoudiger maar ook eerlijker maken. Degene die meer gebruikmaakt van het wegennet, betaalt meer. Dat maakt het stelsel ook meteen toekomstbestendiger. De SP-fractie is het niet eens met de kwalificatie van de staatssecretaris dat betalen naar gebruik op basis van de kilometerteller nog steeds fraudegevoelig is. Hierover hebben we uitgebreid in de Kamer gedebatteerd. De Belastingdienst kan de kilometerteller gewoon jaarlijks opvragen. Ook kan de kilometerstand worden gecontroleerd bij de apk, bij een beurt in de garage of bij transacties, dus verkoop en aankoop, en worden doorgegeven aan de Belastingdienst. Dat is dus heel eenvoudig. Volgens mij was de staatssecretaris ook fan van eenvoud. Daarnaast is sjoemelen met de kilometerteller wettelijk verboden. We zien ook dat steeds meer auto's automatisch communiceren met hun eigen fabrikant en meteen de kilometerstand doorgeven. Dat kan natuurlijk bijdragen aan de vooringevulde aangifte waarvan de staatssecretaris een groot fan is.

Het positieve is dat de staatssecretaris in de antwoorden schrijft dat private partijen initiatieven nemen voor betalen naar gebruik, waaraan het Rijk vanaf 2016 deelneemt. Er is zelfs een autoteam, dat aan private partijen heeft aangegeven beschikbaar te zijn voor vragen en ondersteuning. De SP is ter ore gekomen dat de private partijen ongeveer voor de zomer klaar zullen zijn met de verkenning als uitwerking van het energieakkoord van 2013, waar hoogstwaarschijnlijk een positief advies voor betalen naar gebruik uit zal komen. Kan de staatssecretaris aangeven wat er binnen het autoteam in de afgelopen tweeënhalf jaar is gedaan op het gebied van betalen naar gebruik, ook naar aanleiding van het gesloten energieakkoord? Gaat het autoteam al aan de slag voor het volgende kabinet wanneer er een positief advies vanuit de private partijen komt? Stilstaan is immers op dit punt achteruitgaan.

De heer **Groot** (PvdA):
Ik heb twee vragen over stilstaande kilometertellers. Ten eerste. De SP ziet hier blijkbaar heel veel heil in, maar je ziet tegenwoordig spotjes op tv over iemand die een auto heeft gekocht met een gemanipuleerde kilometerteller. Die berusten dus volgens de SP op fantasie? Ten tweede. Als je gaat belasten naar daadwerkelijk verbruik, dus naar het aantal gereden kilometers, wat de SP blijkbaar wil, dan zou je toch ook moeten differentiëren naar het moment van de dag? Op bepaalde tijden staan er veel files op de weg. Ook daarvoor lijkt een kilometerteller mij niet geschikt. Wat maakt de SP dan toch zo enthousiast voor deze kilometerteller?

De heer **Bashir** (SP):
Wat de laatste vraag van de heer Groot betreft: dat hebben we natuurlijk al geprobeerd met het voorstel van voormalig minister Eurlings. Dat is gelukkig gestrand, want anders zou je in de file staan en tegelijkertijd belasting betalen. Wij hebben een heel simpele oplossing, namelijk het gebruik belasten op basis van de kilometerstand. Je kunt natuurlijk meteen allemaal beren op de weg zien, maar je kunt ook denken: het kan wel; laten we het gewoon proberen uit te werken en uit te voeren en ermee aan de slag gaan. Ik ben voorstander van dat laatste. En ik wil niet zeggen dat die spotjes allemaal niet kloppen. Er wordt natuurlijk overal gesjoemeld. Er wordt ook gesjoemeld met de kilometerstand. Dat zal voorkomen, maar tegelijkertijd komt het steeds minder vaak voor. Fabrikanten communiceren automatisch met de auto's en kilometerstanden worden op

afstand uitgelezen. Bij de apk wordt ook de kilometerstand geregistreerd. Je kunt nog meer controlemomenten inbouwen. Daarmee zorg je ervoor dat de fraudeurs er snel uit worden gevist. Daarnaast wijs ik erop dat frauderen met de kilometerstand gewoon verboden is, net als frauderen met de gasmeter of de elektriciteitsmeter. We hebben daarvoor een wetsvoorstel aangenomen. Het is nu verboden. Als je gepakt wordt, ben je de sjaak. Kan de staatssecretaris in ieder geval werken aan een toekomstvisie en die met het Belastingplan 2017 naar de Kamer sturen? Dit is een punt dat echt uitgewerkt moet worden. Dit heeft aandacht nodig. Het is volgens mij de oplossing waar we naar toe moeten. Ik stel deze vraag expliciet omdat verschillende voorstellen binnen het voorliggende wetsvoorstel pas later ingaan dan per 1 januari 2017, mede vanwege de uitvoeringskosten. Ook invoering per 2018 of 2019 komt in het wetsvoorstel voor. Juist die jaren zijn de beginjaren van het volgende kabinet. En als je toch over je termijn heen regeert, neem dan ook alles mee. Dus ook de mogelijkheid van betalen naar gebruik.

Het beste voorbeeld waarbij de ingangsdatum veel later is, is bij de invoering van de toeslag in de motorrijtuigenbelasting voor vervuilende dieselauto's zonder affabriekroetfilter. Waarom kan dit niet eerder? Waarom moeten we zo lang wachten? In de nota naar aanleiding van het verslag is daar zelfs een mogelijke Kamermeerderheid voor, mits ook het CDA een eerdere ingangsdatum voor een roetfilter voor vervuilende dieselauto's steunt.

De SP blijft het niet goed vinden dat als er goede maatregelen worden voorgesteld, er maar liefst tweeënhalf jaar moet worden gewacht op de invoering. Op zich komt de staatssecretaris met een plan B dat een grove mrb-toeslag behelst, maar hij serveert dat meteen ook weer naar de prullenbak. Dan vraag ik de staatssecretaris of hij toch nog een keer wil bekijken of dat niet anders of beter kan, want we moeten nu veel te lang wachten.

In de schriftelijke voorbereiding op dit debat heeft de SP duidelijk aangegeven dat de staatssecretaris wel wat meer mag bewegen richting de Kamer. Naar aanleiding van het voorbereidende debat is het wetsvoorstel eigenlijk maar mondjesmaat aangepast. Net als bij het Belastingplan is het CDA niet voldoende voor een meerderheid in de Eerste Kamer. De SP ziet dat het voorliggende wetsvoorstel de autobelastingen zeker wat toekomstbestendiger maakt, al is het maar voor een aantal jaren. De SP is dan ook erg blij dat er een einde komt aan de overmatige fiscale stimulering op de zogenoemde plug-ins. Dat zijn auto's die zowel op brandstof als op accu rijden. We zien toch vaak dat mensen alleen van de fiscale regelingen gebruikmaken en vaak op diesel en benzine blijven rijden. De SP ziet echter ook dat er een hele wereld te winnen valt op het gebied van autobelastingen, al is het alleen maar een verkenning voor de invoering van een kilometerbeprijzing, zoals ik al eerder heb aangehaald.

Als we dan vervolgens concreet naar het voorliggende voorstel kijken, zien we een aantal zaken. We zien dat de fiscale subsidiëring van zakelijke leaserijders onverminderd door blijft gaan. Sterker nog, als je een bedrijf hebt, mag je allereerst de btw terugvragen voor de auto die je leaset. Je mag alle kosten aftrekken. Denk aan parkeren, benzine, brandstof, onderhoud. Zelfs als je de auto naar de carwash brengt, mag je de btw terugvragen en de kosten aftrekken. Ook wegenbelasting mag je aftrekken. De verzekering mag je aftrekken, ook al heb je een heel dure verzekering met all-inrisico. Vervolgens komt de auto op de balans te staan. Je mag jaarlijks afschrijven op de auto. Je moet rekening houden met een restwaarde, maar je mag 20% per jaar afschrijven. Dat gaat ook weer van je winst af. Vervolgens, als je de auto ooit verkoopt, mag je ook nog eens het waardeverlies aftrekken van je winst. Dus de automobilist die zakelijk rijdt, wordt op alle mogelijke manieren gesubsidieerd. Wat zien we nu in dit wetsvoorstel? We zien dat de staatssecretaris de bijtelling, die nu voor sommigen op 25% staat, zelfs verlaagt naar 22%. Ik snap natuurlijk wel dat de opbrengsten op de een of andere manier worden teruggegeven als de belasting op hybrides en plug-ins iets wordt verhoogd om misbruik aan te pakken. Maar de wijze waarop de staatssecretaris dat doet, is volgens ons oneerlijk. De opbrengst slaat voor een groot deel eenzijdig neer bij de leaserijders. Dat vinden wij niet eerlijk. Wij stellen daarom voor om de bijtelling niet te verlagen naar 22% maar naar 23%. Dat verschil van 1% betekent voor de zakelijke rijder ook 1% extra bijtelling. De opbrengst van 60 miljoen euro die daarmee gemoeid is, willen we terugsluizen naar de motorrijtuigenbelasting. Daarmee wordt de lastendruk op de zakelijke leaserijder iets hoger en die op de particulier iets lager. Bijkomend effect is dat de zakelijke leaserijder er misschien sneller voor zal kiezen om de auto te laten staan en het openbaar vervoer te pakken, al moet ik wel zeggen dat de druk daarvoor heel miniem is. Zoals ik net zei, waren er in 2015 3,3% minder bussen, maar 47.000 meer auto's. Vinden we dat acceptabel? Het lijkt mij geen goede ontwikkeling, vooral als we willen doorrijden. Daarvoor hebben we minder auto's op de weg nodig en meer mensen in het openbaar vervoer.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Net als de SP is GroenLinks een warm voorstander van goed openbaar vervoer, dus daar vinden we elkaar, maar het gaat vandaag vooral over auto's. Ik hoor dat het sympathieke voorstel wordt gedaan dat de duurste vervuilende auto's niet goedkoper worden gemaakt, zeker niet voor leaserijders. GroenLinks kan zich daarin vinden. Maar als er ergens geld wordt gevonden, vindt de SP dan dat moet gaan naar alle auto's? Of vindt zij met GroenLinks dat het moet gaan naar de auto's die de minste luchtvervuiling, geluidsoverlast en klimaatverandering veroorzaken?

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben het helemaal met GroenLinks eens; misschien kunnen we elkaar daarin nader vinden. Natuurlijk ben ik ervoor om schone auto's te stimuleren. Sterker nog, we hebben in de afgelopen jaren schonere auto's gestimuleerd. Kijk om je heen als je straks buiten staat en je ziet het resultaat: er zijn steeds meer zuinige en steeds minder vervuilende auto's. Dat is goed en dat komt mede door het fiscale beleid. Je moet dan niet de keuze maken die de staatssecretaris maakt. Je moet ervoor gaan, en dus ook schone auto's stimuleren. Ik kan me dus helemaal vinden in de suggestie van mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat is heel fijn om te horen. Ik wil iets verder doorgaan op hybride auto's. Ik denk dat wij delen dat de leaserijder, op de manier waarop het nu gestimuleerd wordt, geen enkele

incentive heeft om een leaseauto zo schoon en zuinig mogelijk te gebruiken, behalve zijn geweten misschien. Ik denk dat dit wel gebeurt als deze leaseauto's straks op de particuliere markt komen, want daar zitten veel meer de gewone man en vrouw tussen en iemand ziet het direct terug in zijn portemonnee. GroenLinks pleit ervoor dat deze auto's bereikbaarder worden voor mensen met een normaal salaris. Deelt de SP die ambitie ook met GroenLinks?

De heer **Bashir** (SP):
Uiteraard. In het algemeen overleg heb ik ook naar voren gebracht dat de plug-ins en hybrides, die nu nog veelal zakelijk gebruikt worden, over een aantal jaar op de particuliere markt terecht zullen komen. Het zou mooi zijn als we dan zo veel mogelijk stimuleren dat ze in Nederland blijven in plaats van dat ze geëxporteerd worden naar het buitenland. We zouden ze dan wel gesubsidieerd hebben maar vervolgens kwijt zijn. En alle mensen die ze hadden kunnen kopen, kopen dan een viezere auto. Dat heb ik liever niet.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dat waren mooie groene woorden van de heer Bashir. Hij flirt wat met de staatssecretaris, die hem nodig heeft voor steun van de SP-fractie. Dat verbaast mij eerlijk gezegd een beetje. Deze wet heeft tot effect dat nieuwe auto's 10% vervuilender en nieuwe leaseauto's 22% vervuilender worden. Is de heer Bashir überhaupt van plan in te stemmen met een wet die het wagenpark van nieuw verkochte auto's niet milieuvriendelijker maar veel vuiler maakt?

De heer **Bashir** (SP):
Volgens mij ben ik heel duidelijk geweest. Zoals het wetsvoorstel hier ligt, kan de staatssecretaris niet op mijn steun rekenen. Als het wetsvoorstel niet gewijzigd wordt, zal ik mijn fractie adviseren om hier niet mee in te stemmen. Volgens mij ben ik wat dat betreft in mijn inbreng heel duidelijk geweest. Maar de staatssecretaris kan ons wel meekrijgen. Dan moet hij een paar dingen doen. Hij moet allereerst beloven dat hij echt serieus werk gaat maken van betalen naar gebruik. Hij moet dus samen met zijn autoteam een toekomstvisie ontwikkelen en bekijken wat er mogelijk is. Dat is dan niet zozeer voor deze kabinetsperiode, want er staat in het regeerakkoord dat we het nu niet gaan doen, maar ik kan me voorstellen dat een volgend kabinet hier wel mee aan de slag gaat. Ten tweede moet hij iets doen aan die tarieven. 22% is, met al die andere voordelen die ik noemde, voor ons niet acceptabel. De staatssecretaris moet echt bewegen en dan kunnen wij bekijken of we het wetsvoorstel kunnen steunen. Ik heb gezegd waar wij aan denken.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Met alle respect voor het plan van de heer Bashir, maar met 1% hogere bijtelling maak je die nieuwe leaseauto's niet 22% minder vervuilend. Dat zou mooi zijn, maar helaas werkt het niet zo. Is het voor de heer Bashir een voorwaarde dat deze wet ervoor zorgt dat er geen vuilere nieuwe auto's komen? Ik heb nog een tweede vraag aan hem. Ik maak uit zijn inbreng op dat de heer Bashir het prima vindt dat straks bijvoorbeeld een Porsche Cayenne — dat is een mooie auto — bij aanschaf €3.000 goedkoper wordt. Is de heer Bashir, als hij zijn zin op die paar andere punten krijgt, blij dat de rijder van een Mercedes S500 of een Porsche Cayenne misschien wel met steun van de Socialistische Partij een veel goedkopere sportauto kan kopen?

De heer **Bashir** (SP):
Er klinkt een beetje jaloezie bij de heer Van Weyenberg over die Porsche Cayenne. Wie wil er nou geen Porsche Cayenne rijden, zou ik zeggen? De heer Van Weyenberg zou het ook moeten proberen, in plaats van al die lelijke Tesla's. Laten we het even concreet hebben over het voorstel dat ik heb gedaan. De heer Van Weyenberg zegt: 1% bijtelling, waar hebben we het over? Nou, het gaat over veel geld. Stel dat de cataloguswaarde van een auto €50.000 is, dan is 1% daarvan gewoon €500 extra bijtelling. Die opbrengst kunnen we bijvoorbeeld gebruiken om zuinige auto's te stimuleren of de mrb-betaler te ontzien, enzovoort, enzovoort. Die 1% klinkt weinig, maar als je het over een Tesla van €100.000 hebt, dan heb je het gewoon over €1.000 extra bijtelling. Het voorbeeld van een Tesla is natuurlijk niet helemaal terecht, want die valt natuurlijk in de 4%-categorie.

De **voorzitter**:
Er is nog een aantal vragen voor u. Volgens mij was mevrouw Schouten als eerste bij de microfoon. Zij deed daar in ieder geval hard haar best voor.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Ik kan heel hard rennen, voorzitter. Ik heb toch even goed zitten luisteren naar de inbreng van de heer Bashir. Hij zit heel erg op de groene toer. Dat is op zich prima, maar hij dreigt ook een beetje naar de staatssecretaris dat hij misschien niet gaat instemmen met het wetsvoorstel omdat het niet groen genoeg is. Maar hoe rijmt de heer Bashir dat met het standpunt van de SP over de milieuzones? Dat ging toch helemaal de andere kant op? Dan kan hij deze staatssecretaris toch moeilijk verwijten dat die niet groen genoeg is?

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben even verbaasd over deze interruptie. Ik heb heel toevallig het opinieartikel van de heer Smaling meegenomen waarin hij ingaat op milieuzones, waarom wij gestemd hebben zoals we gestemd hebben en wat ons alternatief is. Dit debat gaat daar verder niet over. Iedereen kan zoeken naar "Milieuzones: het doel is goed, het middel moet beter" van de heer Smaling. Ik wil het artikel doorgeven aan mevrouw Schouten, dan kan ze lezen waar we voor staan en wat we met die milieuzones willen doen.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Ik heb dat artikel zelfs nog gelezen, want ik woon zelf in een gebied waar een milieuzone geldt, dus ik was heel erg geïnteresseerd in hoe het stemgedrag van de SP verklaard kon worden. Ik begrijp het namelijk niet zo heel erg goed. Maar het feit is wel dat juist door de stem van de SP een tegenactie op de milieuzones is gekomen. Ik zet dat vooral af tegen de bewoordingen van de heer Bashir richting de staatssecretaris. Dat zou toch wat meer in balans moeten zijn? Maar goed, het is de keuze van de SP om het op deze manier te doen. Ik vond het wel even belangrijk om die dubbelheid te markeren.

De heer **Bashir** (SP):
Over milieuzones kan mevrouw Schouten uitgebreid met de heer Smaling in discussie gaan. Wij vinden het doel wel goed, maar wij zijn tegen de wijze waarop het bereikt moet worden. De kop boven het artikel zegt het al: "Milieuzones: het doel is goed, het middel moet beter". De heer Smaling weet hoe het wel moet, dus ik zou tegen mevrouw Schouten willen zeggen: ga met hem in debat.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Niet hier.

De **voorzitter**:
Nee, de milieuzones bespreken wij op een ander moment.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
De SP speelt een beetje hard to get, maar voor één procentje extra bijtelling is de partij binnenboord. Hoeveel zou die ene procent extra bijtelling van 22% naar 23% kosten en waar zou de staatssecretaris de dekking daarvoor vandaan moeten halen?

De heer **Bashir** (SP):
Even andersom, voor de duidelijkheid: één procentje is niet weinig. Als een auto €50.000 kost, dan is 1% €500 extra bijtelling. Dat levert extra geld op, namelijk 60 miljoen euro. Die 60 miljoen euro kunnen wij gebruiken, niet om de zakken van de staatssecretaris te vullen, maar om de groene automobilist, de automobilist die groen rijdt, te ontzien. Mevrouw Van Tongeren heeft daar een aantal suggesties voor gedaan. Van de staatssecretaris hoor ik graag of hij bereid is om met ons mee te gaan. Gaat hij mee, dan zorgen wij voor een betere balans tussen de zakelijke leaserijder en de groene auto's van de gewone particulier. De SP-fractie kan daarmee instemmen. Doet de staatssecretaris dat niet en kiest hij voor de leaserijder, dan komt zijn wetsvoorstel te stranden in de Eerste Kamer, maar dat is niet mijn probleem.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Dus voor één procentje, ergo 60 miljoen euro, brengt de SP dit wetsvoorstel aan een meerderheid? Daar komt het eigenlijk op neer. Waar die 60 miljoen euro precies moeten landen, is mij dan nog volstrekt onduidelijk. Als de SP dit zo graag wil, waarom komt zij dan niet met een amendement? Waarom wordt de bal bij de staatssecretaris gelegd? Als de heer Bashir een amendement indient en daarvoor een meerderheid verwerft, dan is de staatssecretaris blij.

De heer **Bashir** (SP):
Heel toevallig heb ik een amendement bij mij. Ik ben inderdaad van plan om wat ik heb gezegd als een wijziging op het wetsvoorstel van de staatssecretaris in te dienen. Ik heb nog veel liever dat hij zegt: ik ga met een nota van wijziging het wetsvoorstel veranderen. Het gaat erom dat wij een betere balans willen. Ik noemde net al die voordeeltjes, terwijl de particulier uit het openbaar vervoer wordt gejaagd. Laten we de balans herstellen. Dat kan om te beginnen met die ene procent. Voor de heer Van Dijk van de PVV-fractie is 1% blijkbaar te weinig, maar ik kan mij voorstellen dat mensen in het land €500 extra bijtelling veel vinden. Dat geld laten wij niet in de zakken van de staatssecretaris zitten, maar dat gaan wij gebruiken om particulieren te ontzien, zodat zij gestimuleerd worden om zuinig te rijden.

De **voorzitter**:
Het zou fijn zijn als het amendement uiterlijk in de tweede termijn wordt ingediend, want dan kunnen de collega's ook nog kennisnemen van een eventuele reactie van de staatssecretaris op dat amendement. Het is geen verplichting, maar voor de collega's kan dat prettig zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik begin met een compliment en dat betreft de laadpalen voor elektrische auto's. Daarover is een motie ingediend door D66 en GroenLinks en de staatssecretaris heeft zijn huiswerk gedaan en daarop geacteerd. Ik weet dat in het veld over de natuur- en scheikunde van de wijze van berekening waarschijnlijk nog een hoorcollege wordt gegeven en daar ga ik graag bij zitten, want dan word ik ook een beetje bijgeschoold.

Behalve een compliment heeft GroenLinks op weg naar schoon vervoer een actieplan over elektrisch autorijden gemaakt. Dit onderwerp valt niet alleen bij deze staatssecretaris en ook niet alleen bij minister Kamp of bij minister Schultz. Ik wil het hier wederom ook aan deze woordvoerders aanbieden ter inspiratie. Er staan voorstellen en ideeën in waaruit geput kan worden om in Nederland sneller en beter schoon vervoer te krijgen.

Het houdt niet op vanavond. Ik heb voor de staatssecretaris iets meegebracht, namelijk gewone elektrische auto's voor de gewone man en vrouw, mits deze staatssecretaris gaat proberen te helpen deze betaalbaar te maken. Het zijn bekende automerken die nu op de weg rijden. Ik heb begrepen dat wij nog geen bewindspersoon hebben die zelf in een elektrische auto rijdt. Misschien wordt deze staatssecretaris de eerste die de toekomst aandurft, durft te innoveren en gaat rijden in een elektrische dienstauto. Ik geef deze modelautootjes aan de bode ter overhandiging. In een van deze twee auto's heb ik een weekje mogen proefrijden.

De **voorzitter**:
Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben bang dat daar het goede nieuws een klein beetje ophoudt.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat dacht ik al!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik las zaterdag een bericht over de elektrische ambities in een ander land, India. Dat heeft een innovatief plan, namelijk om in 2030 elke nieuwe auto in India elektrisch te laten zijn. Hoe doen zij dat? Dat doen zij op dezelfde wijze waarop zij in India heel veel ledlampen hebben kunnen ophangen, namelijk door de voertuigen gratis ter beschikking te stellen. De gebruiker betaalt het voertuig terug door het verschil met de kosten die de oude auto zou opleveren en de besparing die de gebruiker nu heeft. Wellicht iets voor de staatssecretaris om naar te kijken.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
India heeft 1,2 miljard mensen. Als die allemaal een elektrische auto moeten gaan rijden, is mijn vraag aan mevrouw Van Tongeren: hoe denkt zij dat in India die elektriciteit wordt opgewekt?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben blij dat ook de problematiek in India aan de orde komt op deze avond. Net zoals wij dat in Nederland zouden moeten doen. Ten eerste moeten wij veel meer werken met deelauto's. Wij moeten niet overal een auto hebben staan die gemiddeld twee uur per dag of nog minder gebruikt wordt. Ten tweede moet er heel veel meer beter en schoon openbaar vervoer komen. De laatste stukjes van de treinen moeten worden geëlektrificeerd. Elektrische tuktuks zijn er al. Daar kan India gebruik van maken. Het laatste vervoer waar die andere oplossingen niet voor dienen, zou je bij voorkeur met de elektrische deelauto moeten doen.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Dat was mijn vraag niet, hè.

Als van die 1,2 miljard mensen 600 miljoen mensen een auto willen, dan blijven er misschien uiteindelijk 100 miljoen mensen over die een elektrische auto kopen. Die moeten dan wel op stroom kunnen rijden en die stroom moet dus ergens vandaan komen. Mijn vraag is: hoe wordt in India die gigantische hoeveelheid elektriciteit voor die 100 miljoen elektrische auto's opgewekt?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat zou je in India, een vrij zonnig land, voornamelijk met zonne-energie kunnen doen. Boven op elk geschikt dak in India zonnepanelen leggen is meer dan voldoende om deze hoeveelheid auto's te laten rijden.

De **voorzitter**:
Ik geef u heel kort het woord, omdat de eerste vraag verkeerd begrepen was.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Juist ja. Of ze die vraag verkeerd begreep: ze wandelde er vooral een beetje omheen met haar elektrische schoentjes.

De **voorzitter**:
De antwoorder gaat over de antwoorden.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Mevrouw de voorzitter, ik zeg dan maar via u tegen mevrouw Van Tongeren dat India en China de grootste bestelling ooit hebben geplaatst voor nieuwe kerncentrales. Het is gewoon kernenergie! Ik vind dat op zichzelf prima, maar dit is geen groene droom, hoor.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik hoorde daar geen vraag in, maar ik zal even kort op het punt van de kernenergie reageren. Een Europees land, Engeland, is bezig met de bestelling van een kernenergiecentrale en ik raad de heer Van Vliet aan om eens na te lezen hoe goed dat gaat en met hoeveel de kosten inmiddels omhoog zijn gegaan. Hinkley Point is bijna afbesteld. De toekomst van kernenergie is dus niet groot, maar voordat wij het energiebeleid van India door gaan nemen, ga ik eerst maar gewoon door met mijn inbreng. Is dat goed, voorzitter?

De **voorzitter**:
Dat lijkt mij de juiste koers voor vanavond.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. In Nederland — daar gaat dit parlement over — wordt zo'n 20% tot 30% van de totale CO_2-uitstoot veroorzaakt door vervoer. Om de uitspraak van de rechter in de Urgendazaak, onze klimaatafspraken in Parijs en het eigen beleid van de regering serieus te nemen moet die uitstoot snel naar beneden. Dat is de staatssecretaris volgens mij roerend met mij eens.

De heer Bashir refereerde al aan pijler 7 van het energieakkoord over mobiliteit en transport. Daar staat dat voor fiscale maatregelen een apart en speciaal traject geldt binnen die pijler, namelijk dat hierover in de Autobrief II zal worden gerapporteerd. Het moet daarin neerslaan. Wat we afgesproken hebben in het energieakkoord, gaat wat betreft auto's neerslaan in Autobrief II. Ik blader verder door en dan lees ik dat de hele transport- en mobiliteitssector een bezuiniging van 15 à 20 petajoule gaat opleveren. Ik zou graag van de staatssecretaris horen hoe zijn autobrief daaraan bijdraagt.

Er staat dat het enorm ambitieus is en dat zijn we met elkaar eens. Vervolgens staat er onder 9.3, tweede paragraaf, en dat is misschien wel de belangrijkste opmerking voor vanavond, dat: "Via een ingroeimodel met tussendoelen zijn vanaf 2035 alle nieuw verkochte personenauto's in staat om CO_2-emissievrij te rijden; in 2050 geldt dit voor alle personenauto's." Ik ben heel benieuwd naar dat ingroeimodel en die tussendoelen. Welke tussendoelen heeft de staatssecretaris in de fiscaliteit zitten? Hoe zit het met het ingroeimodel? Mijn naam staat met die van andere aanwezigen onder een motie van de PvdA om het niet in 2035 maar in 2025 voor elkaar te krijgen. In beide gevallen moet je een groeipad met doelen hebben. Graag zou ik daarom van de staatssecretaris een update krijgen van zijn ingroeimodel en de tussendoelen wat betreft de fiscaliteit.

Hoe staat het met het onderzoek naar het betalen voor gebruik? Het is de bedoeling te onderzoeken of je het eurovignet, de motorrijtuigenbelasting en de bpm kan afschaffen en vervangen door een systeem met betalen

voor gebruik. Daar ben ik heel erg in geïnteresseerd en ik hoor dan ook graag wanneer de Kamer de resultaten daarvan te zien krijgt.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Mevrouw Van Tongeren vraagt terecht aandacht voor het ingroeipad voor het streven om uiteindelijk alleen nog maar elektrische auto's te verkopen. Is zij het met mij eens dat het ook heel interessant zou zijn om van de staatssecretaris te horen welk percentage van de nieuwverkopen door deze brief in 2013 elektrisch zal zijn? Mevrouw Van Tongeren vraagt om een pad, maar ik ben zelf ook heel erg nieuwsgierig te horen hoever wij in 2020, de einddatum van deze brief, zullen zijn. De Partij van de Arbeid kan dan zo meteen ook zien dat we door deze wet "ontzettend" op streek zijn. Het cynisme is intended, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dat komt via de Handelingen nooit door. Het is dus goed dat u het er even bij zegt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik hoorde ook het cynisme. In mijn inbreng heb ik de vraag staan — ik kom er zo in meer detail aan toe — wat de oorspronkelijke raming van deze staatssecretaris was, wat de raming van de staatssecretaris nu is met het voorgestelde nieuwe beleid en hoe hij dat rijmt met de keiharde afspraken in het energieakkoord. Daarbij verwacht ik ook de VVD geheel aan mijn zijde, want de VVD werpt zich met grote regelmaat op als de hoeder van het energieakkoord; daar mag geen letter van worden afgeweken. Ik neem dus aan dat dat ook geldt voor pijler 7, mobiliteit. De VVD-fractie kan zich er dus alvast op voorbereiden dat ik ook van haar graag hoor hoe zij denkt dat de eigen doelen van de regering in het energieakkoord gehaald gaan worden met de huidige maatregelen die wij nu bespreken.

Bij mobiliteitsmanagement en brandstofbesparing, ook in het energieakkoord, heb ik staan dat er een pilot komt voor mobiliteitsbudgetten. Als die in 2016 positief wordt geëvalueerd — ik hoor dus graag wanneer de evaluatie van die pilot plaatsvindt — wordt daarmee verder gewerkt. Er staat ook in dat er in 2015 1 miljoen mobiliteitspassen in gebruik zijn. Ik hoor graag of dat aantal inderdaad gehaald is; dat heb ik zelf niet kunnen vinden. Ik lees verder dat er in 2020 100.000 deelauto's zijn met een gemiddeld zeer lage uitstoot. Ook daarover hoor ik graag wat het plan van de staatssecretaris is om dat te bereiken en hoever wij al op weg zijn; 2020 is immers al heel snel. Tot zover wat betreft punten uit het energieakkoord.

Wij hebben een plan voor de hybride auto's gepresenteerd waaraan al eerder werd gerefereerd. In eerdere overleggen heeft de staatssecretaris gezegd dat de hybride auto's straks wellicht veel te duur gestimuleerd zullen blijken te zijn. Maar ze zijn nu in Nederland, ze zijn verkocht, ze rijden er en het zijn stekkerauto's, waarmee je een stuk zuiniger zou kunnen rijden. Hoe gaan wij er nu voor zorgen dat de gewone vrouw of man wel in zo'n auto komt en dat wij er ook de voordelen van hebben qua minder geluid en schonere lucht in Nederland? Hoe gaan wij dat doen? GroenLinks is enthousiast om mee te denken over alle oplossingen. Wij denken dat een aanschafpremie wellicht nog de makkelijkste is. Wij vinden het moeilijk uit te leggen dat hybride auto's volgens de Autobrief van deze staatssecretaris meer en meer worden behandeld als ouderwetse fossiele, reguliere auto's. Wij horen graag hoe de staatssecretaris denkt dat dit bijdraagt aan het behalen van de doelen. De befaamde Porsche Cayenne, met een uitstoot van 215 gram per kilometer, is al genoemd. Die wordt €3.000 goedkoper in aanschaf, terwijl een Toyota Prius met 39 gram per kilometer, een kwart van de uitstoot van de Porsche Cayenne, €2.500 duurder wordt. Hoe leggen wij dat uit, staatssecretaris?

Oorspronkelijk, met het oudere beleid, verwachtte het kabinet 185.000 full electric of hybride op de weg te hebben in 2020, en het berekent zelf dat dit met de huidige voorstellen naar beneden gaat, namelijk naar ongeveer 100.000 hybride elektrische auto's in 2020. Komt zo de genoemde ambitie van het kabinet dichterbij? Ik vind het wel heel eerlijk dat de doorrekening laat zien dat het kabinet dit op deze manier niet gaat halen. Welke maatregelen gaat de staatssecretaris dan nemen om dit wel voor elkaar te krijgen? Hoe kun je je klimaatdoelen halen als de verwachte CO_2-uitstoot van ons wagenpark met deze Autobrief stijgt van 87 gram per kilometer naar 96 gram per kilometer? Wij moeten naar beneden, maar wij gaan omhoog.

Het kabinet zal dan zeggen — en dat zal deze staatssecretaris ook doen vanavond — dat de maatregelen die het heeft ingezet, te duur en niet effectief zijn. Dan schaf je ze dus af. Wat de staatssecretaris vergeet, is om er nieuwe voor in de plaats te zetten. Bij GroenLinks zijn wij voor kosteneffectiviteit, maar zoek dan naar betere milieumaatregelen in plaats van ze af te schaffen.

Wij zijn er dus voor dat de bpm en de mrb voor reguliere, vervuilende auto's gelijk blijft of liever nog omhooggaat voor de zwaarste auto's, ook in de bijtelling; de vervuiler betaalt. Om het elektrisch wagenpark goed van de grond te laten komen, stimuleren wij voorlopig liever second best, dus de hybrides. Een elektrische auto is immers qua infrastructuur ook nog een uitdaging in Nederland totdat wij al die laadpalen hebben.

Wij doen ook voorstellen. Ik heb twee amendementen ingediend. Het amendement op stuk nr. 9 regelt dat de specifieke taks die op de Tesla geheven wordt niet bij €50.000 ingaat maar bij €100.000, met een dekking vanuit de Porsche Cayennes van deze wereld. Wij zouden ook heel graag tot groene busjes komen in plaats van alleen witte. Ook ondernemers willen verduurzamen. Het kabinet geeft nu 1,1 en een kwart miljard uit aan vrijstellingen in de bpm en de motorrijtuigenbelasting voor de witte busjes. Dat is een heel grote subsidie. Op de manier waarop die nu wordt ingezet, helpt die niet mee aan de verduurzaming. Er zijn verschillende technieken waardoor dat wel kan gebeuren, bijvoorbeeld door de tarieven een heel klein beetje te verhogen en dat in een milieu-investeringsaftrek (MIA) te zetten. Dan is het ook voor ondernemers aantrekkelijk. Op dit moment is het voor ondernemers namelijk harstikke duur om met een wit busje te gaan vergroenen. Het is voor hen veel goedkoper om in een vervuilend busje te rijden. Dat moeten we toch niet hebben?

De heer **Omtzigt** (CDA):
Dat is toch iets te gemakkelijk van mevrouw Van Tongeren. Zij heeft zojuist een amendement ingediend waarmee de

Teslacap pas op €100.000 ingaat. Dat betekent dat een Tesla tot €100.000 4% bijtelling heeft. Koop je een Tesla van €100.000, dan hoef je daar maar €2.000 netto per jaar voor te betalen, dus nog geen €150 per maand. Daarmee wordt de Tesla voor de rijkeren — want alleen heel rijk mag natuurlijk Tesla rijden — net zo duur in de lease als een Volkswagen Polo. Want niet alleen de Porsche Cayenne wordt duurder gemaakt — die wordt trouwens helemaal niet geleased in Nederland, maar dat terzijde — maar ook de Volkswagen Polo, de Nissan, de Opel Astra, kortom alle kleine auto's gaan van 22% naar 22,1%. Waarom vindt GroenLinks het gerechtvaardigd dat de bijtelling van een auto van €100.000, met alle luxe die daarbij hoort, zodanig gesubsidieerd wordt dat heel Nederland meer moet gaan betalen voor leasen, inclusief alle rijders van kleine auto's in Nederland?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
In die vraag zitten eigenlijk twee vragen. Het ging zojuist over de jaloezie op de Porsche Cayenne. Er is in Nederland ook een forse jaloezie op de Tesla. Ik vind het fantastisch als CEO's overgaan op schone auto's. Ik vind dat niet alleen vanwege die auto. Ik krijg soms een lift van zo'n man in zo'n auto. Als je dan praat met zo'n CEO die een Tesla heeft, merk je over het algemeen dat er een interesse ontstaat in energie en dat er veel meer belangstelling komt voor energie en verduurzaming. Het heeft dus een effect op het gehele bedrijf. Ik vind dus dat je er bij een pioniersgroep wat op mag zetten, totdat we de doelstelling van het kabinet bereikt hebben en dan houden we ermee op. Ik vind het goed uit te leggen als we dat doen. In plaats van dat die categorie nu van 25% naar 22% gaat, zou die van 25% naar 22,1% gaan. Dit geldt dan voor leaserijders, over het algemeen niet de categorie die 's avonds een Cup-a-Soup moet klaarmaken omdat er onvoldoende geld is om avondeten te kopen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Nee, maar die Cup-a-Soup wordt ook niet 's avonds klaargemaakt door CEO's die in een Tesla rijden, voor zover ik weet. En als dat wel zo is, dan hebben zij iets verkeerd gedaan. Dit amendement van GroenLinks stelt voor dat een Teslarijder een korting in de bijtelling krijgt die kan oplopen tot €18.000 per jaar. Dat is naast de bpm-vrijstelling en naast de mrb-vrijstelling. Heeft mevrouw Van Tongeren het rapport gelezen van de Algemene Rekenkamer waarin gesteld is hoezeer het is misgegaan met de Mitsubishi Outlander, hoe dat honderden miljoenen gekost heeft? Waarom wil GroenLinks die fout herhalen door een kleine groep autorijders, ook nog eens zeer gefortuneerd — zeg maar grachtengordeltypes, maar dat mag ik hier natuurlijk niet zeggen — €18.000 belastingvoordeel te geven? Zo gaan we in Nederland dan weer alle Tesla's van de heel wereld importeren en krijgen we een gat van honderden miljoenen in de begroting, wat nu al voor een klein stukje afgewenteld gaat worden op de leaseautorijders met een kleine auto en straks op heel Nederland.

De **voorzitter**:
Deze voorzitter is niet zo van de stereotypen, maar ik geef nu het woord aan mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Daar zitten weer een aantal mooie verwarringspunten in; daar is de heer Omtzigt goed in. De Mitsubishi Outlander is geen full electric auto. Die heeft geen 400 km elektrisch bereik, maar is een stekkerauto. Dit amendement geldt niet voor de hybridestekkerauto's, maar alleen voor de full electrics, dus ook de full electric waarvoor geldt: dezelfde categorie die een Golf kan kopen, kan ook een van deze twee kopen of leasen. Er is een alternatief, maar dat werkt alleen voor mensen met een redelijk korte reisafstand. Het is een techniek in ontwikkeling. De heer Omtzigt herinnert zich vast hoe we Nederland aan het Groningse gas hebben gekregen. Toen hebben we ook heel snel heel veel gratis kooktoestellen uitgedeeld, omdat we dat proces op gang wilden krijgen. Wil je in Nederland serieus elektrisch vervoer hebben, dan heb je wel de infrastructuur nodig. Op dit moment zijn er niet eens borden om een Fastned snellaadstation te vinden langs de rijkswegen, omdat we Rijkswaterstaat niet ver genoeg krijgen om die borden op te hangen. Gaan er voldoende mensen in een elektrische leaseauto rijden die daar hun auto willen opladen, dan krijg je dat soort dingen voor elkaar. Je moet massa bouwen om die transitie te realiseren. Dat heeft enorm veel voordelen voor heel Nederland, bijvoorbeeld de luchtkwaliteit in en rond grote steden. Je ziet dat niet in dit amendement terug, maar ook daar win je enorm veel aan kosten in een langer leven voor mensen die dichter bij de snelweg wonen.

De **voorzitter**:
We gaan naar mevrouw Schouten. Interrupties in principe in tweeën.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Ik word nooit meegenomen door CEO's met Tesla's, dus daar zal het waarschijnlijk wel aan liggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat kan ik voor u regelen.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Laten we maar even bij de Autobrief houden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
U stelde het verdrietig, dus ik kan dat oplossen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Schouten gaat nu haar vraag formuleren.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
De heer Omtzigt heeft wel gelijk. Een euro belastingvoordeel kan maar een keer uitgegeven worden. We staan hier elke dag te debatteren waar we die aan uitgeven. Deze groep is niet bepaald arm of heeft niet weinig inkomen, zoals mevrouw Van Tongeren zelf al aangeeft. Hoe rechtvaardigt zij het dat wij juist die groep een extra belastingvoordeel geven om in een heel dure auto te rijden? Die euro belastingkorting wordt dan inderdaad onthouden aan andere mensen in Nederland, bijvoorbeeld de wat minder gefortuneerden. Is mevrouw Van Tongeren met mij eens dat als

die groep van goede wil is, die dat zelf wel kan betalen en die extra stimulans in de bijtelling dan niet nodig heeft?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Als dit geld rechtstreeks naar de voedselbanken zou gaan, dan zou mevrouw Schouten mij naast zich vinden. Dan zou ik zeggen: desnoods zet je het tarief voor alle dure lease-auto's op 30% en dan gaan we fatsoenlijk sociaal beleid voeren. Het gaat nu om leaseauto's die op 25% zitten en waarvoor het tarief naar beneden gaat. Het zijn ouderwetse fossiele auto's die goedkoper worden door het voorstel van de staatssecretaris. Het zijn geen auto's die wij ongelooflijk veel duurder maken. Het leasetarief gaat voor de vuilste auto's van 25% naar 22%. Wij willen daar 0,1% bovenop zetten om de groei van het aantal Tesla's te stimuleren. Overigens rijden niet alleen CEO's met een Tesla, maar ook heel veel taxichauffeurs. Ook dat heeft een enorm voordeel wat betreft geluidskwaliteit, klimaat en de luchtkwaliteit in de grote steden. Om een beweging op gang te brengen moet je het ergens doen. Als mevrouw Schouten een betere dekking in de aanbieding heeft, dan ben ik altijd bereid om het amendement met haar suggestie aan te passen.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Het gaat mij niet om de dekking, maar om de besteding. Misschien was ik daar niet duidelijk over. Door die cap op €100.000 te zetten, sponsoren we een groep waarvan ik denk: misschien hebben ze dat toch niet helemaal nodig als ze voor die auto kiezen, want dan doet ze dat vaak wel vanuit een groen principe, zoals mevrouw Van Tongeren zelf aangeeft. Dan kun je de euro die je daaraan besteedt toch veel beter inzetten voor de middeninkomens of de lagere inkomens, die ook graag een stap naar groen willen zetten? Waarom kiest mevrouw Van Tongeren er bewust voor om de rijkste groep te stimuleren om in een dure auto te rijden die de meeste mensen in deze zaal waarschijnlijk niet kunnen betalen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik denk dat we in deze zaal een heel eind zouden kunnen komen, als we daar ons geld aan uit zouden willen geven. Ik vind het echter terecht dat je alle full electric auto's in Nederland gelijk behandelt in een periode waarin een transitie op gang wordt gebracht. En wat ik onterecht vind, is dat er één merk uitgezonderd wordt, namelijk Tesla. We weten allemaal dat er zwaar gelobbyd is door de autobranche. Tesla is immers de enige auto die een serieuze concurrent is voor de Audi, de BMW en dit soort grote, zware auto's. De oude industrie, die grote connecties heeft met de olieleveranciers, is heel bang voor deze transitie. Als je dus de Tesla, ook het enige alternatief voor bijvoorbeeld de dienstauto, er lang genoeg uithaalt, gaat die overgang naar full electric vervoer veel langzamer. Dat is wat hier gebeurt. De ouderwetse autolobby zegt: rustig maar, langzaam aan, niet zo snel, dat moeten we niet doen. De Tesla is de lobby een ongelooflijke doorn in het oog. Als je de historie van de Tesla bekijkt in allerlei andere landen, zie je dat ook. In bijvoorbeeld de VS is een speciale wet ...

De **voorzitter**:
Zullen we iets korter en beknopter zijn bij het antwoorden? Volgens mij is het antwoord op de vraag van mevrouw Schouten gegeven, zonder de situatie in de VS daarbij te betrekken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Oké.

De **voorzitter**:
We gaan naar de heer Van Vliet.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Ik hoorde mevrouw Van Tongeren net de woorden "ouderwetse, fossiele auto's" zeggen. In de jaren twintig reden er al elektrische auto's rond en die hadden grosso modo dezelfde accu's als nu. Daar kwam je ook maar drie kilometer ver mee. Maar mevrouw Van Tongeren heeft het de hele tijd over de Tesla-taks. Kan zij nog eens heel precies uitleggen wat dat is?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ga eerst even in op die drie kilometer. De oorspronkelijke auto's waren inderdaad elektrisch. Er zijn van die mooie advertenties van "buy an electric for your wife". Toen wij echter olie ontdekten, moesten we daar iets voor verzinnen. Dat gebeurde helaas in de VS. De combustion engine is toen bedacht en die is vrij bewust gepusht, zowel door de mensen die de olie vonden als door de auto-industrie. De elektrische auto werkt echter nog steeds op hetzelfde principe. Hij is technisch heel eenvoudig, je hebt er minder onderhoudskosten aan en er is vooral geen luchtverontreiniging, geen klimaatverandering — dat is wel afhankelijk van waar je je energie vandaan haalt — en geen lawaai. Ik blijf dus een fan van deze auto. De heer Van Vliet was bij hetzelfde AO waar ik ben geweest en waar we het hebben gehad over deze Teslataks. Er is geen enkele andere auto die getroffen wordt door deze heffing. Vandaar dat het op de Tesla zit. De staatssecretaris heeft volgens mij zelf ook nog gezegd dat er een uitzondering komt voor een Japanse waterstofauto, die ook zo duur zou worden. Die hoefde niet onder deze belasting te vallen, want dat was innovatie en experimenteel.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Ik spring bijna tegen het plafond vanwege deze onzin. De Teslataks is een links-populistische term, die echt helemaal nergens op slaat. De enige die zich echt kapot lacht om de mogelijkheid dat wij hier bergen fiscale subsidie verlenen aan deze auto die praktisch overal gunstiger wordt behandeld dan ieder ander voertuig in dit koninkrijk, is de eigenaar van die fabriek in Californië. Nederland is namelijk weer zo dom om daar faciliteiten op los te laten. Je kunt toch niet spreken over een Teslataks, als het ding juist veel meer wordt vrijgesteld dan al het andere dat ik om mij heen zie!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik hoor een heleboel bozigheid bij de heer Van Vliet. Maar zoals hij waarschijnlijk ook weet, heeft minister Kamp met die ondernemer uit Californië goede gesprekken. Er komt een forse hoeveelheid werkgelegenheid in Zuid-Nederland door de assemblagefaciliteiten van Tesla en er zijn plannen om dat uit te breiden. De heer Kamp en ik waren allebei

aanwezig bij de opening van deze Teslafabriek. Op mijn oproep om eens te bekijken of wij niet in heel Zuid-Nederland meer aandacht kunnen besteden aan elektrisch vervoer, onder andere door die fabriek, reageerde hij enthousiast. Dit wordt in Nederland dus blijkbaar wisselend ontvangen. Door de heer Van Vliet wordt het niet zo goed ontvangen, maar door zowel de VVD-bewindspersonen als GroenLinks-mensen worden woorden genoemd als werkgelegenheid, schonere lucht en de rest van de riedel die ik al noemde. Dit is de toekomst. Dit is innovatie. Hier gaan we naartoe. Wen er maar aan.

De heer **Groot** (PvdA):
Het is goed dat de Tesla is ondersteund, maar daar zitten natuurlijk grenzen aan na een aantal jaren. Wat dat betreft herkende ik me wel in het verhaal van de heer Omtzigt. Ik heb echter een meer principiële vraag, namelijk of wat mevrouw Van Tongeren bepleit geen voorbeeld is van wat haar fractieleider het economiseren van de samenleving noemt. Zij wil CEO's verleiden om elektrisch te gaan rijden, maar dat doet zij alleen met financiële middelen. Milieubewustzijn wordt dus als het ware gekocht. Zou het niet beter zijn om die CEO's gewoon aan te spreken op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid zodat zij een Tesla gaan rijden, die ze, zo zeg ik de heer Omtzigt na, best kunnen betalen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
In een ideale wereld met 80% GroenLinks-stemmers zou dat inderdaad de oplossing zijn, maar daar zijn we nog niet. Een heleboel mensen kiezen om verschillende redenen. De eerste mensen die in die Tesla Roadster gingen rijden, deden dat overigens wel uit hobbyisme. Toen kon je die namelijk eigenlijk nergens laden. Zij gingen het onderzoeken. Dan krijg je een volgende groep die het avontuurlijk genoeg vindt en het aan wil. Nu zitten we bij een groep die een zware zakelijke auto nodig heeft voor het werk en die een beetje wil pionieren, maar ook comfort wil. Daar past deze Tesla bij. Ik hoop dat er heel snel meer komen. BMW is hard bezig. Laat ze snel op de markt komen, want dan is er concurrentie. Audi roept het. Ik heb zelfs al verhalen gelezen over een volledig elektrisch Porsche. Schiet op, jongens, bij die andere automerken en kom op de Europese markt!

De heer **Groot** (PvdA):
Dat is geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag was of dit niet een voorbeeld is van het economiseren van de samenleving, wat de fractieleider van mevrouw Van Tongeren zo verfoeit.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb uiteraard mijn elektrische-autoplan uitgebreid besproken in mijn fractie en daar van mijn fractievoorzitter hulde voor gekregen. Hij vindt dit een positief verhaal vol werkgelegenheid en innovatie waar alle mensen in Nederland op een gegeven moment profijt van hebben. Wat hij voornamelijk met het economisme bedoelt — misschien moet de heer Groot ook nog eens met hem in debat — is juist dat we dat soort dingen niet doen omdat we het te duur vinden en de gezondheid of de ontplooiingsmogelijkheden van mensen daaronder lijden. Het afnemen van een bijtelling van 0,1% van leaserijders zie ik niet als een echt dramatische verslechtering voor een groep in Nederland. Ik denk wel dat hoe sneller we naar schoon vervoer komen, hoe sneller we de voordelen voor Nederlanders voor elkaar hebben.

De **voorzitter**:
Nee, mijnheer Groot. Volgens mij was het punt helder. We gaan naar de heer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik val echt van mijn stoel. GroenLinks heeft het hier over een Teslataks. Teslarijders betalen voor het gedeelte boven de €50.000 22% bijtelling. Is mevrouw Van Tongeren ervan op de hoogte dat dat geen extra taks is, omdat alle andere leaseauto's vanaf €0 22% bijtelling betalen? Zij stelt hier dus nu voor om die CEO's, van wie zij zo nu en dan een lift krijgt in deze mooie Tesla, een extra belastingvoordeel te geven dat oploopt tot netto €9.000 per jaar en slaat dat om op elke timmerman en op elke loodgieter die een busje van de zaak heeft en op elke gewone leaserijder die straks geen 80% korting krijgt. Acht GroenLinks dat een rechtvaardige samenleving, met of zonder 80% van de stemmen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Loodgieters en timmermannen die in witte busjes rijden, zitten in een ander regime. Die hebben geen leaseauto, zoals wij allebei weten. We hadden een bijtelling van 25% op de vuilste duurste auto's. Die wil GroenLinks graag verlengen, maar die gaat nu naar beneden. We horen straks hoe het CDA daartegenover staat. Wij vinden dat geen goede zaak. Ja, wij vinden het voor het aanjagen van een omslag, van een transformatie, gerechtvaardigd om een bepaalde tijd — misschien vindt de heer Omtzigt dat overstimulering — te zeggen: je bent een pionier, daar belonen we je tijdelijk voor, we moedigen dat aan en we willen graag dat dat gebeurt. GroenLinks wil dat alle elektrische auto's gelijk behandeld worden. Wij willen niet dat er een kunstmatige streep in komt zodat er in Nederland geen serieuze concurrent op de markt komt voor de zware Audi's en de zware BMW's. Wij willen dat daar een serieus alternatief voor is dat ongeveer gelijkwaardig is gebruik.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik zal in mijn termijn op het serieuze alternatief ingaan. Tesla komt ook met een auto van €30.000, dus die hele Teslacap hoef je niet te hebben, maar laat ik eens een andere vraag aan mevrouw Van Tongeren stellen. Hoeveel ritjes heeft zij met de Tesla gemaakt? Hoeveel heeft zij met Tesla gepraat? Hoeveel e-mails zijn er tussen Tesla en GroenLinks heen en weer gegaan, voordat hier in een keer een amendement op tafel lag dat alleen de rijders van dure Tesla's ten goede komt en door iedereen betaald wordt? Ik zou het fijn vinden als daar openheid van zaken over komt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb in 2013 voor het eerst een elektrische-autoplan gepresenteerd. Toen heb ik een BMW i3 op het Plein gekregen. Ik weet even niet meer wat die andere auto was, volgens mij een Zoé. Tesla weigerde om hier een auto neer te zetten, want die wilde niet in zee gaan met zo'n linkse partij als GroenLinks. Ik heb toen ook geen contact gehad

met de leverancier. Ik heb toen op het Teslaplatform zelf de vraag uitgezet of er mensen wilden komen. Toen zijn er particulieren gekomen die hier op het Plein hun Tesla neergezet hebben. Ik heb met de directeur van Nuon in een Tesla gezeten. Ik heb twee rondjes gereden in een Tesla in het Olympisch Stadion. Overigens waren daar ook mensen van het CDA voor uitgenodigd. Helaas zijn die niet gekomen. Wij hebben voor de klimaatconferentie in Parijs een elektrische-autorally georganiseerd van Amsterdam naar Eindhoven. Ik heb daar het eerste elektrische laadpunt bij Van der Valk geopend. Dit is allemaal georganiseerd door schone-energieproducenten uit Overijssel en Twente, niet door Tesla.

De heer **Bashir** (SP):
Wij hebben het hier over een amendement van GroenLinks waarmee 10 miljoen euro gemoeid is. Dat komt ten goede aan CEO's die een Tesla hebben. Ik ben daar verbaasd over, want als je een CEO bent en je een Tesla kunt rijden, dan maakt het toch niet uit om over die laatste €50.000 normaal belasting te betalen? Op welke manier komt GroenLinks mensen tegemoet met een laag inkomen die ook elektrisch en zuinig willen rijden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat vind ik een heel goede en terechte vraag van de SP. Nogmaals, als ik ervoor kon kiezen om de leasebijtelling van de duurste auto's hoog te houden en dat geld aan iets anders te besteden, zou ik dat heel graag doen. Ik ben er ook enorm voor om ervoor te zorgen dat dat type elektrische auto's meer binnen bereik komt, dat hybride leaseauto's binnen bereik komen van mensen met een normaal salaris en een normale beurs, en dat er voldoende laadfaciliteiten komen zodat je met zo'n auto op en neer kunt rijden. Maar ik wil ook graag een schone concurrent voor die zwaarste, meest vervuilende auto's, die veel op de Nederlandse wegen zitten, en ook voor de zwaarst vervuilende taxi's.

De heer **Bashir** (SP):
Helaas is de realiteit anders, want die 10 miljoen die nu naar de CEO's met een Tesla gaat, komt vandaan bij mensen met een laag inkomen. Mensen die zakelijk rijden in een normale auto van €10.000, €20.000 die weliswaar niet elektrisch is maar op gewone brandstof rijdt, moeten straks met z'n allen 10 miljoen opbrengen, die rechtstreeks naar een klein, select groepje CEO's gaat. Dit debat hebben wij eerder ook gevoerd met de voormalige fractievoorzitter van GroenLinks, de heer Van Ojik. Mede dankzij zijn inzet hebben wij deze beperkte vrijstelling gekregen. Ik begrijp werkelijk niet waarom daar opeens weer van afgeweken moet worden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb in een stuk of vijf, zes interrupties proberen uit te leggen dat je een transitie moet aanjagen. Soms moet dat met dit soort maatregelen. Het is niet zo dat wij de belasting voor anderen verhogen. Wij verlagen haar net iets minder. In plaats van dat het van 25% naar 22% gaat, gaat het van 25% naar 22,1%. Dit is niet voor mensen die met z'n tweeën een tweedehands auto bij elkaar scharrelen. Dit is voor leaserijders, die wij overigens, net als de SP, nog veel liever in de trein of de bus zouden zien.

De **voorzitter**:
U was aan het einde van uw termijn?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik weet even niet meer wat het einde van mijn termijn was. Ik kijk even op mijn spiekbriefje, maar ik ben een ongelooflijk end gekomen dankzij de vele interrupties. Trouwens, bedankt voor alle interesse voor de GroenLinks-plannen voor schoon vervoer. Het is wel vaker gebeurd dat GroenLinks iets voor het eerst voorstelde, iedereen daaroverheen viel, een paar partijen na verloop van tijd als eerste een beetje in de buurt kwamen en wij daar vervolgens een meerderheid voor kregen. Ik ben ervan overtuigd dat elektrisch rijden in Nederland toekomst heeft en dat we er wel komen.

Ik heb nog een laatste punt. Het beleid van de staatssecretaris loopt tot 2020. In 2018 wordt er geëvalueerd. Wat gebeurt er na 2020? Dat zit een beetje in het verlengde van de ingroeidoelen, want als je verder wilt, moet het daarna. Onderdeel van het beleid is dat de hybride auto in 2018 en 2019 alweer wat zwaarder wordt belast, maar uit de cijfers van de staatssecretaris is niet op te maken dat we dan de doelen al bereikt hebben. Kan de staatssecretaris mij uitleggen hoe het zit? Zoals ik het zie, lopen het stimuleren en het bereiken van de doelen niet gelijk op. Normaal gesproken houd je op met stimuleren als je je doel hebt bereikt, niet als je zelf constateert dat je doel eigenlijk juist verder buiten bereik komt.

De **voorzitter**:
Ik kijk heel even naar de collega's voordat we naar mevrouw Neppérus gaan. We hebben nu twee sprekers gehad en we zijn een uur bezig. Als we in dit tempo doorgaan, zijn we om 23.30 uur aan het einde van de eerste termijn. Ik wil u allen in overweging geven om u wellicht soms aan te sluiten bij een al door een collega gestelde vraag als de idee daarachter dezelfde is. Uiteraard is dat aan u onderling.

☐

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Voorzitter. De VVD vindt de voorliggende plannen van het kabinet over de autobelastingen winst voor autorijdend Nederland. Alle grote belastingen, namelijk de motorrijtuigenbelasting, de bpm en het hoogste percentage bijtelling, gaan generiek omlaag. Hier profiteren veel particuliere en zakelijke rijders van. Niet voor niets schat de staatssecretaris in dat 90% van de automobilisten erop vooruit zal gaan. Het gaat dan om 90% van bijna 8 miljoen automobilisten. Dat is winst voor alle mensen die de auto dagelijks nodig hebben voor hun werk of voor het wegbrengen van kinderen, en voor de mensen die met de auto op vakantie gaan, dus voor hardwerkend Nederland. Een auto is geen luxeproduct, maar geeft vrijheid aan mensen die de auto hard nodig hebben, zoals veel ouderen. De VVD is daarom blij met deze autoplannen en met de belastingverlaging.

Er is dus sprake van een algemene belastingverlaging, maar daarnaast wordt de doorgeschoten stimulering van vooral hybride auto's aangepakt. Al die fiscale stimulering maakt het belastingstelsel onnodig ingewikkeld voor burgers maar ook voor de Belastingdienst. Het leidt ook tot oneerlijke concurrentie: op prijs in plaats van op kwaliteit. De Reken-

kamer schreef vorig jaar dat fiscale stimulering vooral duur is en het rendement heel beperkt. Het beleid was dus doorgeschoten.

De VVD steunt wel effectief bronbeleid op EU-niveau. Dat werkt en kost geen miljarden. Zorg ervoor dat op Europees niveau het doel van schonere auto's wordt bepaald en laat de wijze waarop dat wordt uitgevoerd over aan fabrikanten.

Over de hele linie zijn we dus gewoon tevreden. We vinden dat er een goed stuk ligt. Toch moeten er nog wel vragen worden gesteld. Ik heb die ook wel, bijvoorbeeld over de diesels, waarover het een en ander in de stukken staat. Het gaat mij met name om het voornemen om met ingang van 2019 een toeslag op de algemene motorrijtuigenbelasting in te voeren. Als die er komt, wat levert die dan op? Ik heb daar in eerdere rondes over de Autobrief al vragen over gesteld, maar heb ook schriftelijke vragen hierover gesteld. Wat is de opbrengst? Die zou je kunnen gebruiken voor een verlaging van de motorrijtuigenbelasting, waarmee je alle burgers van dit land en alle ondernemers goed zou doen. Ik hoop dat de staatssecretaris hierover duidelijkheid kan verschaffen in zijn antwoorden. Anders overweeg ik hierover een motie in te dienen, teneinde er duidelijkheid over te krijgen. De dieseltoeslag maakt mij ook niet blij; ik rijd zelf geen diesel, zeg ik er even bij. Die toeslag maakt mij al niet blij, maar er zijn ook nog gemeentes met milieuzones. Je krijgt dan iets van twee keer belasten, want je hebt een dieseltoeslag voor oudere auto's — dat deel van het pakket zullen wij steunen — maar dan ga je in gemeentes ook nog werken met milieuzones. Je belast het dan eigenlijk twee keer. Ik begrijp uit de kabinetsbrief dat je de problematiek van oude auto's niet in gemeentes moet aanpakken, maar ik vind milieuzones wel heel zwaar geschut. Gemeentes doen wat met milieuzones, maar je bent dan ook nog eens bezig met een dieseltoeslag. Er is onlangs een motie aangenomen van mevrouw Visser, met steun van andere partijen, ook van de SP. Ik ben benieuwd hoe het met de uitvoering van deze motie staat. Wezenlijk is dat je minder dieselauto's wilt en dat oudere auto's vervangen moeten worden. Die moet je niet extra straffen in een milieuzone. Ik zou dus graag willen weten hoe het kabinet bezig is die motie uit te voeren en hoe het kabinet aankijkt tegen mijn punt dat we geen dubbele heffing moeten hebben.

De heer **Omtzigt** (CDA):
De minister van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven dat de motie vooral uitgevoerd gaat worden door geen landelijke borden voor de milieuzones in te voeren. Voor de rest mogen alle lokale milieuzones met alle verschillende bepalingen in stand blijven. Ik ben eigenlijk wel benieuwd of de VVD-fractie, die deze motie, die wij ook gesteund hebben, ingediend heeft, tevreden is met de uitvoering van deze motie door de VVD-minister en de VVD-staatssecretaris?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik kan aan de heer Omtzigt bevestigen dat er bewindslieden van de VVD zijn, maar het is door ons een- en andermaal heel duidelijk gemaakt dat wij ook verantwoordelijkheid hebben als fractie. Die nemen wij ook. Wij willen gewoon geen milieuzones, zeker niet met de dreiging van het dubbelop belasten met de dieseltoeslag erbij.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Dat klopt, maar het Kamerlid van de VVD vraagt hier hoe de regering met de VVD de motie uitvoert. De regering heeft gezegd hoe ze haar uitvoert, namelijk nauwelijks. Minister Schultz van de VVD zei: maak geen verkeersbord. Nu vraagt het VVD-Kamerlid of dat wel voldoende is. Ik vraag de VVD-fractie een standpunt in te nemen. Vindt de VVD-fractie dat de regering deze VVD/SP-motie fatsoenlijk heeft uitgevoerd, of vindt ze dat deze motie niet fatsoenlijk is uitgevoerd?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik neem aan dat de heer Omtzigt — ik ken hem — goed heeft geluisterd. Hij heeft van mij duidelijk kunnen horen dat ik niet gelukkig ben met de huidige situatie en dat ik wil dat er meer gebeurt. De motie stelt namelijk heel duidelijk dat er gestopt moet worden met de milieuzones. Ik heb laatst autogereden in Utrecht, omdat ik uit een gebied kwam waar echt geen openbaar vervoer was. Ik zal heel veel in mijn hybride auto hebben verstookt, want je staat inderdaad voortdurend stil en dat zorgt voor veel CO_2-uitstoot. Ik wil dat er meer gebeurt om de motie uit te voeren. Ik wil ook geen dubbele belasting. Hopelijk neemt de staatssecretaris deze zorg straks weg.

De **voorzitter**:
Er is een helder antwoord gekomen. Mevrouw Neppérus vervolgt haar betoog.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Als u het helder vindt, voorzitter.

(Hilariteit)

De **voorzitter**:
Of dat voor u afdoende is, is wat anders, maar daar had ik het ook niet over.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Blijkbaar vinden andere collega's vragen over milieuzones toch wat ongemakkelijk, maar ik wil geen dubbeltelling. Ik ga er ook van uit dat de staatssecretaris dat toezegt.

Kijkend naar het geheel ligt er een goede Autobrief, waarmee wij als fractie blij zijn, want autorijdend Nederland gaat eindelijk minder betalen. Dat is voor ons van wezenlijk belang.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik hoor te vaak dat autorijdend Nederland minder gaat betalen. Deze staatssecretaris zegt dat 90% erop vooruitgaat. Daar ligt echter een heel belangrijke aanname aan ten grondslag, namelijk dat de CO_2-uitstoot met 3,7% per jaar afneemt. Veel fabrikanten in het veld zeggen dat dat voor bepaalde zuinige auto's onhaalbaar is. Die zitten al op zo'n zuinige taks; die 3,7% per jaar halen ze nooit. Is mevrouw Neppérus het met mij eens dat straks de kleine zuinige autootjes die niet die reductie van 3,7% halen met dit voorstel juist duurder worden en dat de grote, vervuilende bakken, die nog veel ruimte in de techniek hebben om die

besparing wel te realiseren, juist goedkoper worden? Vindt mevrouw Neppérus dat geen averechts effect van dit wetsvoorstel?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Het antwoord is: neen. Ik heb vanuit de branche begrepen — ik ben wel een autorijder van een hybride wagen maar zelf geen autofabrikant — dat het toch wel degelijk dat effect kan hebben en dat de CO_2-uitstoot in de afgelopen jaren enorm naar beneden is gegaan. Laat duidelijk zijn dat uit alle verkenningen blijkt dat er veel minder uitstoot is. Ik ga ervan uit dat dat gewoon verdergaat, maar ik ga er ook van uit dat de staatssecretaris ons er voortdurend over zal informeren hoe dat loopt.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Die 3,7% is een gemiddelde. Als zo'n ontzettende slurper 10% haalt, hoeven ze bij die kleine autootjes al niet verder te gaan met CO_2-reductie. Is mevrouw Neppérus het met mij eens dat we eerder dan nu is aangekondigd — ik meen 2018 — een evaluatie moeten hebben, zodat we dat averechtse effect dat ik net schetste, kunnen voorkomen en we een en ander op tijd kunnen bijsturen?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik verwacht dat effect niet, maar het lijkt mij wel een goede zaak om regelmatig geïnformeerd te worden.

☐

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Voorzitter. Ik heb een heleboel collega's hier horen spreken over een "Porsch Cayenne". Ik vind dat heel vreemd, want het merk "Porsch" bestaat niet; dat heet "PorschE". Ik noem de heer Pechtold toch ook niet "Pechtol"? Laten we het alsjeblieft op PorschE houden. Het gaat om een Porsche Cayenne. Porsche is een Duitse familienaam en je spreekt de "e" gewoon uit.

Ik ben blij met het voorliggende wetsvoorstel uitwerking Autobrief II. Dat komt vooral doordat in de doelen van het wetsvoorstel de vereenvoudiging van belastingwetgeving besloten ligt en doordat de belastingopbrengsten robuuster zouden kunnen worden. De vragen die ik nog heb bij dit voorstel sluiten vooral aan bij de opmerkingen van de Raad van State.

Allereerst ben ik blij dat de opbrengsten van het voorstel voor 100% worden teruggesluisd naar de autorijder en -bezitter. Volkomen terecht! Het is best knap dat het hele voorstel op die manier toch budgettair neutraal kan blijven.

De drie doelen van dit wetsvoorstel zijn het efficiënter sturen op klimaatwinst, het robuuster maken van belastinginkomsten en vereenvoudiging van autobelastingen. Ik had persoonlijk liever een andere volgorde gehad. Bij mij zou het eerste punt over klimaatwinst punt drie zijn geworden. Immers, als tegenstander van de instrumentele functie van belastingheffing vind ik dat belastingen niet bedoeld zijn om gedrag te prikkelen, maar om publieke voorzieningen te bekostigen.

Over het robuuster maken van de belastinginkomsten zegt de Raad van State dat fiscale prikkels worden versoberd om die inkomsten zodoende robuuster te maken, dit terwijl via een opslag in de motorrijtuigenbelasting voor oudere diesels de belastinggrondslag nog steeds voor een deel gebaseerd blijft op de mate van uitstoot. Als straks blijkt dat deze maatregel gedrag veroorzaakt waardoor oudere diesels massaal naar Afrika worden geëxporteerd, zal de belastingopbrengst daarvan in Nederland dus ook weer dalen. Hoe wordt hiermee rekening gehouden in de opbrengstenramingen van de staatssecretaris? Er zit namelijk ergens iedere keer een communicerend vat tussen afschaffing van uitzonderingen op standaardtarieven enerzijds en het verzinnen van nieuwe uitzonderingen anderzijds.

Daarnaast zegt de Raad van State dat de vereenvoudiging van de autobelastingen, kijkend naar de uitvoeringstoetsen van de Belastingdienst zelf, blijkbaar niet heel erg gediend is met dit voorstel. Dat heeft vooral te maken met een bijtellingsknip in de inkomstenbelasting, met de motorrijtuigenbelastingopslag voor oudere diesels en met de aparte tarieftabel voor de vermaledijde plug-inhybrides.

Belangrijker vind ik de opmerking van de Raad van State dat de overige maatregelen geen gevolgen hebben voor de complexiteit. Als je een en een bij elkaar optelt, is de uitkomst dat er per saldo geen vereenvoudiging, maar wellicht zelfs per saldo een toename van de complexiteit optreedt. Ik krijg graag een nadere toelichting van de staatssecretaris. Hoe kan hij het standpunt verdedigen dat de autobelastingen er als geheel per saldo eenvoudiger op worden met dit voorstel? Geldt de vereenvoudiging ook voor de Belastingdienst zelf? Kunnen er straks binnen de Belastingdienst bijvoorbeeld na invoering van dit voorstel fte's worden vrijgemaakt voor andere taken, zoals verticale boekencontroles?

Ik kom nog even terug op lpg, die eigenlijk nergens in dit voorstel wordt genoemd. Ik kan me heel goed herinneren dat in mijn jonge jaren de lpg-tank in de auto in opmars was en dat het vooral in Nederland plaatsvond. De laatste jaren merk ik echter duidelijk een kentering. Lpg is op de een of andere manier "uit". Volgens cijfers van de branche liep alleen al dit jaar het aantal verkochte auto's met een lpg-installatie terug met zo'n driekwart. Als je het stelsel van autobelastingen als geheel bekijkt, zegt de staatssecretaris dat lpg er nog steeds gunstig van afkomt ten opzichte van benzine of diesel. Als dat zo is, vraag ik de staatssecretaris wel waarom er dan steeds minder op lpg wordt gereden terwijl de ontwikkeling ook daar niet stilstaat, getuige de nieuwe typen installaties, zoals een tijd geleden de G3 en nu weer de R115. Graag krijg ik een reactie, want ik overweeg op dit punt wel een motie in te dienen in de tweede termijn. Zonder bijzondere gedragsprikkels te willen stimuleren, dus ook geen teruggang in een type brandstof zoals lpg, zou er toch sprake moeten zijn van een level playing field tussen de diverse brandstoffen.

Waarom moet de afbouw van de fiscale faciliteiten voor plug-inhybrides zo langzaam gaan? Waarom geen vereenvoudiging en het robuuster maken van het stelsel een extra impuls gegeven door deze lijn per 1 januari 2017 ook gelijk te trekken voor nieuwe plug-inhybrides?

Ten slotte nog een vraag over de volledig elektrische auto's — daar komt hij weer — die tot €50.000 rekenen op de

gunstige IB-bijtelling van 4%. Op dit moment heeft het merk Tesla praktisch het alleenrecht op die markt. Hierdoor wordt via fiscale faciliteiten in Nederland de Californische producent en eigenaar van dit merk bevoordeeld. Dat vind ik ronduit belachelijk. Heeft de staatssecretaris zicht op de marktontwikkeling van volledig elektrische auto's tot €50.000 in de komende paar jaar? Valt er dadelijk echt wat te kiezen met een bruikbare actieradius? En zo ja, krijgen we dan niet weer te maken met een tegenvallende belastingopbrengst? Collega Omtzigt zei het ook: je faciliteert flink ten opzichte van al het andere, dus er valt dadelijk een beweging te zien naar dit soort auto's toe. Kortom: ik steun het voorliggende wetsvoorstel op hoofdlijnen, maar ik wil wel graag antwoord op mijn vragen over de eenvoud en de robuustheid van de opbrengst, zoals ook de Raad van State heeft opgemerkt.

De heer **Groot** (PvdA):
Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de voortvarende uitwerking van het wetvoorstel na een lang en soms emotioneel debat. Het kan helder zijn: de Partij van de Arbeid steunt deze nieuwe wet op de autobelastingen. De autobelasting wordt met dit wetsvoorstel rechtvaardiger, eenvoudiger en beter gericht op echte milieuwinst. Aan de jarenlange uitholling van de belastinginkomsten komt een einde en toch wordt autorijden voor veruit de meeste mensen goedkoper. De wegenbelasting en de aanschafbelasting gaan omlaag, er komt een nieuwe belasting op vervuilende diesels en het allerbelangrijkste, wat ons betreft: we zetten vol in op het fiscaal stimuleren van volledig elektrisch rijden.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dat het voor de heer Groot een emotioneel debat was, begrijp ik wel, want ik neem aan dat hij tranen in zijn ogen kreeg toen hij de milieueffecten van dit wetsvoorstel zag. 10% vuilere auto's, 22% nieuwe vuilere auto's in de lease. Hoe kan de heer Groot hier nou zeggen dat hij dit gaat steunen als we tegelijkertijd van zijn collega Jan Vos horen dat de auto de nieuwe sigaret is en weet ik wat allemaal niet? De heer Groot maakt hier vandaag die sigaret gewoon vuiler en goedkoper.

De heer **Groot** (PvdA):
We zetten vol in op de techniek van de toekomst, dus volledig elektrisch rijden. Daarvoor halen we alles uit de kast. Dat stimuleren we zelfs nog meer dan wat bijvoorbeeld een organisatie als Natuur & Milieu voorstond. Die wilde een bijtelling van 7%, wij van 4%. We zijn tegelijkertijd echter gevoelig voor de analyses van bijvoorbeeld de Algemene Rekenkamer en de OESO dat de kosten per vermeden ton CO_2 opliepen tot €3.000.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dat is geen antwoord op mijn vraag.

De heer **Groot** (PvdA):
Je kunt dus wel voluit blijven inzetten op de subsidiëring van allerlei auto's, maar als dat tot gevolg heeft dat al die fiscale subsidies weglekken naar het buitenland, schiet je daar per saldo weinig mee op.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dit was blijkbaar het ingestudeerde antwoord, maar de kern is dat het geen antwoord was op mijn vraag. Klopt het of klopt het niet dat nieuwe auto's 10% viezer worden? Klopt het of klopt het niet dat nieuwe leaseauto's 22% viezer worden? Klopt het of klopt het niet dat de Porsche Cayenne bij aanschaf voor een individu €3.000 goedkoper wordt? En klopt het of klopt het niet dat er, waar er ooit 200.000 elektrische auto's zouden komen, nu 100.000 minder komen als resultaat van dit wetsvoorstel? Vier keer een helder "ja" mag van mij.

De heer **Groot** (PvdA):
Het aantal elektrische auto's ontwikkelt zich nog veel sneller dan zelfs TNO verwachtte, dus het gaat heel goed met de penetratie van deze nieuwe auto's. Het is zo dat de bpm omlaaggaat. Dat heeft een begrijpelijke oorzaak, want de staatssecretaris heeft overtuigend betoogd dat de bpm steeds meer uitgehold wordt door semi-illegale import of export van auto's. Dus ja, de auto's worden over de brede linie goedkoper. Ook de Mercedes 500 wordt goedkoper. Maar naar verhouding worden zuinige auto's nog goedkoper.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Met respect, maar dit was geen antwoord op mijn vraag. Klopt het dat nieuwe auto's 10% viezer worden, dat nieuwe lease-auto's 22% viezer worden en klopt het dat er volgens TNO 100.000 minder elektrische auto's komen? De heer Groot geeft een heel lang antwoord, maar draait om die vraag heen. Mag ik gewoon antwoord op mijn vraag?

De **voorzitter**:
U hebt uw punt gemaakt, maar de heer Groot gaat over zijn antwoord. Ik geef het woord aan mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik leef met de heer Groot mee. Wij vinden de PvdA op een verschoning van Nederland vaak aan onze zijde. Ook de motie van de heer Vos, die net al genoemd werd, om te streven naar uitsluitend emissieloze auto's in 2025 steunen wij natuurlijk van harte. Nu moet de heer Groot hier vanavond deze Autobrief verdedigen. Dat moet best een ingewikkelde taak zijn. Ik zou toch even willen kijken naar de doelstellingen die in het energieakkoord staan. Evenals GroenLinks hecht de PvdA eraan dat het energieakkoord wordt uitgevoerd. Als ik dan kijk naar de cijfers die de staatssecretaris zelf geleverd heeft, verwachtte dit kabinet met het oorspronkelijke beleid nog dat er zo'n 180.000 hybride en elektrische auto's zouden zijn in 2020. Met de Autobrief die nu voorligt, gaat dit naar beneden naar circa 100.000. Dus dat gaat heel erg de verkeerde kant op. De PvdA is het toch met mij eens dat als je uit wilt komen op 200.000, het kabinet zijn beleid niet zo in moet richten dat het uitkomt op 100.000.

De heer **Groot** (PvdA):
Als we een ding weten van de automarkt in de afgelopen jaren, dan is het dat financiële prikkels heel sterk werken en dat alle mensen die ramingen opstellen daardoor worden verrast. We hebben in de nota naar aanleiding van het

verslag gezien dat het aantal elektrische en semi-elektrische auto's in het eerste kwartaal al boven de 90.000 ligt. Dat niveau werd volgens TNO eerst pas voor eind van dit jaar voorzien. Dus we liggen ver voor op schema. Wij zijn voor het zeer krachtig stimuleren van volledig elektrische auto's. Er komen heel veel nieuwe betaalbare modellen op de markt. Wij denken dat die nieuwe technologie gaat vliegen en dat we deze aantallen zullen halen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Wij zullen straks van de staatssecretaris horen of hij ook vindt dat de getallen die hij zelf aan de Kamer gegeven heeft, niet kloppen en dat die met 100% omhoog moeten. In plaats van wat hij schrijft, namelijk dat het er met dit beleid in 2020 100.000 worden, moeten het er 200.000 worden. Als we dat horen, ben ik heel erg blij. Maar stel dat we dat niet horen, vinden we dan de PvdA aan de zijde van de partijen die zeggen: dan zal je toch iets meer uit de kast moeten trekken om dat aantal te bereiken? Wil je doorgroeien naar 1.000.000 in 2025, dan moet je in elk geval in 2020 je eerste doel gehaald hebben. Dat is de PvdA toch met mij eens?

De heer **Groot** (PvdA):
Stel dat ... Zover zijn we nog niet. Ik kan nu vaststellen dat we in deze Autobrief gekozen hebben voor een krachtige stimulering van volledig elektrische auto's. Er komen heel veel nieuwe modellen op de markt. Die markt gaat echt vliegen. Als u mij vraagt wat de echte knelpunten zijn, dan moet je dat eerder zoeken in de oplaadinfrastructuur, het aantal laadpalen. Ik denk dat het veel belangrijker is om dat flink te ondersteunen. Daar heb ik vorig jaar een motie over ingediend.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Tongeren, nog één zin.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Waarom heeft de PvdA dan tegen mijn motie gestemd om de green deal laadpalen verder uit te breiden, als het vooral in de laadpaalinfrastructuur gezocht moet worden?

De heer **Groot** (PvdA):
Deze motie ken ik niet specifiek. Die had ik misschien moeten kennen. Ik weet wel dat ik vorig jaar een motie heb ingediend. Daarin werden ook prikkels genoemd om plug-inhybrides aan te kopen voor de particulieren. Het accent in die motie lag in het ondersteunen van de opbouw van een elektrische oplaadinfrastructuur.

Ik vervolg mijn betoog. Het werd hoog tijd voor deze nieuwe wet, want de huidige autobelastingen zijn een klassiek voorbeeld van hoe de weg naar de hel geplaveid is met goede bedoelingen. Met wat we nu hebben, is niemand blij. Er is vele honderden miljoenen aan fiscale subsidies weggelekt naar dure plug-inhybrides, die in de praktijk vaak helemaal niet zuinig zijn omdat ze meestal op benzine rijden. Alleen al naar één autofabriek ging 200 miljoen euro. Door die fiscale overstimulering rijden er bijna net zo veel plug-inhybrides in Nederland als in Duitsland en Frankrijk samen. Aan die fiscale bonanza komt nu een einde.

Een ander probleem was het ondoorzichtige woud van bijtellingpercentages, bpm-schijven en mrb-kortingen. Ik heb in de afgelopen tijd veel met de autohandel gesproken. Het beeld dat daaruit voortkwam, is dat van een fiscale loterij. De auto die net onder een bepaalde CO_2-grens valt, is niet aan te slepen, terwijl auto's die net boven de streep vallen helemaal niet meer verkocht worden. Dan kun je niet meer spreken van een gezonde markt. De schatkist is de grote verliezer van deze fiscale loterij, en het milieu, waarom het allemaal te doen is, is nauwelijks winnaar.

Als de kosten per vermeden ton CO_2 oplopen tot €3.000, dan is de kosteneffectiviteit ver te zoeken. Een groot deel van onze fiscale subsidies lekte weg naar het buitenland, het zogenoemde waterbedeffect. Terecht hebben instituten als TNO, de OESO en het Planbureau voor de Leefomgeving daar harde kritiek op geuit. In plaats van dat fiscale subsidies weglekken naar het buitenland, kiezen we met deze wet voor een versnelde energietransitie in eigen land. We kiezen radicaal en langdurig voor de stimulering van volledig emissievrije auto's, want dat is een echte energietransitie en de techniek van de toekomst.

Ik heb nog enkele vragen over deze autowet. Er komt in 2019 een nieuwe opslag in de motorrijtuigenbelasting voor oude diesels zonder roetfilter. Moet dat nou echt zo lang duren? De heer Bashir vroeg daar ook al naar. Welke problemen staan een eerdere invoer in de weg? Zou dat bijvoorbeeld niet toch kunnen in 2018? Zou het kabinet zich daar sterk voor kunnen maken, mede gezien de voortschrijdende inzichten over de schadelijkheid van fijnstof voor de gezondheid?

We hebben in een eerder debat een lange lijst gekregen van de vele vrijstellingen voor de mrb en de bpm. In een algemeen overleg heb ik eerder gezegd dat het me niet productief lijkt als de Kamer over elke regeling een apart debat gaat voeren. Ik heb daarom gevraagd of het kabinet zelf met een vereenvoudigingsvoorstel kan komen op basis van een beknopte kosten-batenanalyse per regeling. Is het doel van de fiscale faciliteit nog steeds aanwezig en staan de kosten in verhouding tot dat doel? Dat is toegezegd. Hoe staat het daarmee en kunnen we zo'n voorstel verwachten in het Belastingplan 2017?

De **voorzitter**:
De heer Van Weyenberg heeft een vraag op een eerder punt.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ik krijg de indruk dat de heer Groot denkt: laat ik maar heel veel tempo maken zodat dit snel voorbij is, want ik sta hier een heel pijnlijke tournure te verdedigen. Na de mooie woorden van collega Vos is dit een hard gelag voor de heer Groot; dat snap ik wel. Hij was net heel trots op de groei van het aantal elektrische auto's, maar er was een anticipatie-effect te zien. Omdat de overheid het minder aantrekkelijk zou maken, hebben mensen nog snel van de oude regelingen gebruikgemaakt. Dat heeft dus niets met het succes van het oude beleid te maken. Ik heb een andere vraag. Klopt het dat er door deze brief 100.000 minder plug-ins komen en 1.000 extra elektrische auto's? En klopt het dat het door de nieuwe uitstoot van die auto's 10% viezer wordt in Nederland? De heer Groot weigerde in een eerdere

ronde die vraag te beantwoorden. Hij speelt hier het verhaal dat het allemaal zo groen is, maar laat hij gewoon de vragen eens beantwoorden. Klopt het dat nieuwe auto's met dit wetsvoorstel 10% meer CO_2 gaan uitstoten? Gewoon ja of nee.

De heer **Groot** (PvdA):
Onze stellige verwachting is dat de volledig elektrische auto in de komende jaren gaat doorbreken omdat er heel veel fabrikanten bij komen. Het fiscale beleid is erop ingericht om die doorbraak te accommoderen. Daar zal de grote groei plaatsvinden. De rest van de autobelastingen hebben we vereenvoudigd en iets redelijker gemaakt. Ook hebben we ervoor gezorgd dat er minder subsidie weglekt naar het buitenland. Dat lijkt me een rationeler systeem, met op termijn een uniform bijtellingspercentage van 22.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ik begin me eraan te storen. Ik weet dat de heer Groot over zijn eigen antwoorden gaat, maar ik stel een heel concrete vraag. Dat ga ik voor de vierde keer doen, en dan wil ik niet horen dat het zo goed gaat met elektrische auto's. Door deze brief komen er 1.000 bij. Dat is lichtjaren verwijderd van de mooie woorden van collega Jan Vos van de Partij van de Arbeid. Waarom is de heer Groot niet eerlijk en zegt hij niet gewoon: deze wet is doorgerekend door TNO en nieuwe auto's worden 10% vervuilender? Dat staat in de doorrekening door TNO. Waarom wil mijnheer Groot dat niet erkennen? Ik begrijp dat het pijnlijk is. Ik begrijp dat de Partij van de Arbeid hier blijkbaar gewoon voor getekend heeft. Maar wees er dan in ieder geval gewoon eerlijk over.

De heer **Groot** (PvdA):
Volgens diezelfde doorrekening van TNO zouden we pas aan het einde van dit jaar 90.000 elektrische auto's bereiken. Op dat peil zitten we nu al. Ik zeg tegen de heer Van Weyenberg: de doorbraak van volledig elektrische auto's is aanstaande. Er komen heel veel nieuwe modellen de markt op. We zullen de komende jaren een enorme toename van volledig elektrische auto's op de markt zien. Dat stimuleren we fiscaal heel sterk.

De heer **Bashir** (SP):
De heer Van Weyenberg heeft natuurlijk wel een punt. Het voorstel dat er nu ligt, slaat wel heel erg door naar de zakelijke kant. Vooral de wat vervuilender auto's krijgen meer voordelen. Wij hebben nu een alternatief ingediend, waarin de leaserijder minder belastingverlaging krijg — hij krijgt nog steeds verlaging, maar minder — en we het voordeel gebruiken om de particuliere markt iets terug te geven. Kan de PvdA-fractie ons voorstel steunen?

De heer **Groot** (PvdA):
Bedoelt de heer Bashir het voorstel om het bijtellingspercentage te verhogen naar 23? Ten eerste gaat het bijtellingspercentage nu al flink omhoog. Als je kijkt naar wat er de afgelopen jaren effectief aan bijtelling betaald werd, zie je dat de helft van de auto's een bijtellingspercentage had van 14. De branche wilde 20% en het is 22% geworden. Daar hebben we dus een forse stijging in bereikt. Dat is redelijk. Het was ooit 25%, dat heeft de heer Bashir ook aangegeven. Er zijn wat ontwikkelingen geweest die misschien aanleiding geven om te denken dat dat percentage te hoog is. Je moet er dan aan denken dat de auto's zuiniger zijn geworden en de brandstofkosten dus zijn afgenomen en dat auto's langer meegaan waardoor de afschrijving lager wordt. Dat rechtvaardigt een iets lager bijtellingspercentage. De staatssecretaris gaat in de nota naar aanleiding van het verslag wel op dit thema in, maar ik heb nog niet echt goed onderbouwd gezien of dat percentage van 22 precies passend is en of er nog ruimte is om dat eventueel te verhogen. Dat hoor ik graag van de staatssecretaris als hij een oordeel geeft over het amendement van de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP):
Wij stellen niet voor om de bijtelling te verhogen, maar om de bijtelling minder te verlagen en de opbrengst te gebruiken voor de particuliere markt. Ik wijs er wel op dat de bijtelling nooit hoger kan zijn dan de autokosten die de ondernemer mag aftrekken. De ondernemer heeft dus altijd voordeel van de leaseauto, want als de bijtelling hoger is dan de kosten voor de leaserijder, wordt dat gecorrigeerd tot maximaal de hoogte van de kosten. Ook in ons voorstel zal de ondernemer die zuinig rijdt en weinig gebruikmaakt van de auto er niet op achteruit gaan. Ik zou het goed vinden als de heer Groot de voorstellen die hij net deed allemaal bekrachtigd ziet worden in de Eerste Kamer. Daarvoor heeft hij wel ons nodig. Ik zou zeggen: kijk nog eens heel goed naar ons voorstel, want daarmee gaan we de vergroening ook echt steunen.

De heer **Groot** (PvdA):
We zullen zeker goed naar dat voorstel kijken, maar ik krijg ook graag nog even een onderbouwing van dat bijtellingspercentage van 22. Het leek mij op het eerste gezicht redelijk. Ik wil nogmaals benadrukken: de heer Bashir zegt dat het bijtellingspercentage omlaag gaat, maar effectief gaat het in deze Autobrief omhoog, want de meeste auto's die geleased werden zaten in een bijtellingspercentage van 0, 7 en, in heel veel gevallen, 14. Dat is al opgehoogd in 2016 en dat gaan we nu verder ophogen naar 22%. Dat is effectief een stijging en geen daling.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik erger me een beetje aan die mooie woorden over een emissieloze transitie, waar de PvdA zo'n voorstander van is. Gisteren werd zelfs een motie aangenomen waarin staat dat wij in 2025 emissieloos moeten rijden met elektrische auto's. Weet de heer Groot wel dat die elektriciteit van die elektrische auto's uit een kerncentrale komt of heeft hij een toverstokje waarmee hij opeens elektriciteit tevoorschijn haalt? Weet de heer Groot wel dat zo'n energiebedrijf heel veel fossiele brandstof gebruikt? Het komt dan misschien niet uit de uitlaat van de auto, maar het komt wel uit die 30 extra energiecentrales is nodig zijn, het komt uit die grote pijpen bij Rotterdam.

De heer **Groot** (PvdA):
We voeren vandaag een debat over de autobelastingen en we voeren geen energiedebat. Het is duidelijk dat er een weg te gaan is als het gaat om een meer milieuvriendelijke opwekking van energie.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Daar is zeker een weg te gaan, maar waar het mij om gaat is dat de bevolking een rad voor ogen wordt gedraaid alsof een elektrische auto zo groen en zo fantastisch is. Die energie, die elektriciteit komt echter uit energiecentrales. Ik heb vandaag verschillende onderzoeken gelezen waaruit blijkt dat een elektrische auto, zo u wilt een Tesla, even vervuilend is als een Volvo S60 Diesel. De heer Groot predikt de bevolking dat iedereen elektrisch moet gaan rijden, maar eigenlijk zegt hij: wij moeten allemaal in een Volvo S60 Diesel gaan rijden. Dat is wat hij zegt en dat is wat hij stimuleert met het pakket van lagere bijtelling, vrijstellingen, mrb, enz. Daar schiet het milieu niets mee op, maar wel die CEO's van mevrouw Van Tongeren. Het milieu wordt daar niet wijzer van.

De heer **Groot** (PvdA):
Volgens mij is er toch een consensus onder alle deskundigen dat de overgang naar elektrisch rijden aanzienlijke milieuwinst oplevert. Die milieuwinst wordt groter naarmate de opwekking van energie duurzamer wordt.

Er zijn opmerkingen gemaakt over lpg. De heer Van Vliet sprak er ook over. In eerdere AO's heb ik er ook aandacht voor gevraagd. Het aantal lpg-auto's daalt zo snel dat, als we niet oppassen, deze relatief schone energie straks verdwijnt bij de pompstations. In de nota naar aanleiding van het verslag lees ik dat de belasting per gereden kilometer op lpg laag is, zelfs lager dan op elektriciteit. Ik heb dezelfde vraag als de heer Van Vliet. Hoe verklaart de staatssecretaris dat het aantal lpg-rijders zo snel afneemt? Ligt dat misschien aan de hoogte van de brandstoftoeslag die lpg-rijders moeten betalen? Kan de staatssecretaris zeggen waar het omslagpunt ligt voor lpg-rijders? Vanaf welk aantal kilometers wordt het aantrekkelijker om op lpg te gaan rijden? Als het omslagpunt te hoog ligt, geeft dat dan geen aanleiding om de brandstoftoeslag te verlagen?

Ik heb een vraag over de sjoemelsoftware van Volkswagen. Die lijkt zich voor een klein deel ook te hebben voorgedaan bij de CO_2-uitstoot. De staatssecretaris stelt in de nota naar aanleiding van het verslag dat hij eind deze maand meer duidelijkheid zal hebben over de fiscale voordelen die Volkswagen mogelijk ten onrechte heeft geïncasseerd. Weet de staatssecretaris daarover het laatste nieuws?

Tot slot de elektrische oplaadinfrastructuur. Het kabinet zet vol in op elektrische auto's en dat vinden wij terecht. Wij zien dat de auto-industrie daarop inspeelt, want er komen nieuwe betaalbare modellen op de markt. Het echte grote knelpunt is dan voldoende laadpalen. Hoe staat het met de uitvoering van de motie die ik vorig jaar op dit punt heb ingediend?

Tot zo ver mijn vragen. Een en ander neemt niet weg dat deze wet op de autobelasting wat mijn fractie betreft een grote vooruitgang is. Eerlijk, eenvoudig en met minder middelen meer milieuwinst, en dat dankzij een ondubbelzinnige inzet op emissieloos rijden in de toekomst.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ja, en 10% vuilere nieuwe auto's. Ik heb een vraag over iets waarop grote winst is geboekt. Ik heb hier voor mij de gevolgen van deze wet voor de bijtelling. Ik ga ervan uit dat je vijf jaar een auto leaset. Iemand die in een Peugeot 308 rijdt, krijgt een bijtelling die ongeveer €150 per jaar hoger is. Hij gaat dus €750 meer betalen dankzij de heer Groot. Iemand die een Mercedes S500 leaset, heeft in totaal in diezelfde periode €25.000 minder bijtelling. Iemand die een Porsche Cayenne rijdt heeft ook €25.000 minder bijtelling. Als je denkt: ach, ik neem maar een Audi Q5, ga je er ook nog altijd zo'n €12.500 op vooruit. Maar niet in die Peugeot, niet in een kleine auto. Dan ga je meer betalen De heer Groot moet mij eens uitleggen wat daaraan nu precies sociaaldemocratisch is.

De heer **Groot** (PvdA):
Alle auto's worden over de brede linie goedkoper. Kleine, zuinige auto's worden relatief aantrekkelijker. Natuurlijk word de bpm afgebouwd. Dat is een langzaam proces. Als je de bpm procentueel afbouwt, hebben dure auto's daar meer voordeel van dan kleine auto's.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ik sprak over de bijtelling.

De heer **Groot** (PvdA):
In de bijtelling is gekozen voor een geleidelijke toegroei naar een algemeen percentage van 22. Dat is de vereenvoudigingsagenda. Alle auto's belasten de weg en iedereen moet meebetalen.

De **voorzitter**:
Het is wel overzichtelijk als wij vraag en antwoord afmaken.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ik dacht dat de heer Groot klaar was. Iedereen moet wat meebetalen, maar het is duidelijk: als je in een Porsche Cayenne rijdt, krijg je €25.000 in een leaseperiode minder belasting dankzij de heer Groot. Als je in een Peugeot 308 rijdt, is het €750 meer. Als dat de principes van de PvdA zijn, staan die echt bij het grofvuil.

De heer **Groot** (PvdA):
Autorijden wordt voor 90% van de mensen goedkoper en ik houd verder ook vol dat het met name aantrekkelijk wordt om zuinige en goedkope auto's te rijden.

☐

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Voorzitter. Al bij de eerdere behandeling van de plannen van het kabinet in de Autobrief maakte mijn fractie er geen geheim van dat wij geen fan zijn van deze brief. Ik heb het toen een vieze brief genoemd, een vervuilende brief, een brief die ertoe leidt dat er in totaal minder elektrische auto's komen. Dat worden er 100.000 minder en mevrouw Van Tongeren vroeg dan ook terecht naar het effect daarvan op de doelstellingen van het energieakkoord. Ook de nieuwe auto's die worden verkocht, worden 10% viezer als het gaat om de CO_2-uitstoot. De heer Groot kan bij hoog en bij laag en met tranen in zijn ogen beweren dat deze brief heel goed is, maar de cijfers in de TNO-doorrekening liegen niet. Het aantal zwaar vervuilende auto's neemt ook toe, al was het

maar omdat bijvoorbeeld de Peugeot 308 zwaarder wordt belast via de bijtelling en sommige heel dure auto's minder. Het gevolg daarvan is dat de Autobrief wat mijn fractie betreft doorslaat en een stap terug is als het gaat om verduurzaming en eerlijker belasten.

Het moge helder zijn dat mijn fractie uiteindelijk toe wil naar betalen naar gebruik. Vanaf dit jaar praat het kabinet mee, hoewel het geen enkele ambitie heeft op dit vlak. We praten nu drie maanden en ik ben benieuwd te horen of er al wat uit dat gesprek is gekomen.

Telkens weer zegt de staatssecretaris: "Ja, ja, maar we hebben bronbeleid. We hebben bronbeleid! Het is een waterbed. Dus wat ik hier doe, maakt eigenlijk niks uit, want andere landen verkopen een vuilere auto als in Nederland een schonere wordt verkocht." Als we deze argumentatie rond het milieu- en het klimaatbeleid hadden gehanteerd en als de Partij van de Arbeid die had gehanteerd, hadden we daar nooit één stap gezet. Het is nu toch vooral zeer de vraag hoe ambitieus we die doelen de komende periode zullen weten aan te scherpen. De staatssecretaris heeft hoge verwachtingen en ik vraag hem daarom wat de exacte Nederlandse inzet is en hoe het eigenlijk in Europa loopt. Wat vindt de staatssecretaris van het feit dat uit dieselgate bleek dat auto's in het geheel niet voldoen aan de norm voor de NO_x-uitstoot? De fabrikanten van die auto's zijn door Europa echter gewoon beloond voor dat slechte gedrag, omdat dat fameuze bronbeleid hun nu gewoon toestaat om veel langer die hoger dan daadwerkelijke uitstoot vol te houden. Moet ik daar nu vertrouwen uit putten?

Het tweede punt dat ik graag aan de orde stel, zijn de heel oude vervuilende diesels, want die moeten eigenlijk zo snel mogelijk van de weg worden gehaald. Die auto's stoten namelijk 30 tot 100 keer meer uit. Nu komt er wel een toeslag op de motorrijtuigenbelasting, maar die kan pas ingaan vanaf 2019. Dat betreur ik en ik geloof dat veel collega's dat met mij doen. De staatssecretaris beweert dat het door de systemen van de Belastingdienst echt niet anders kan en het lijkt mij goed dat hij dat vandaag in deze zaal nog een keer bevestigt. Als hij dat zegt, geloof ik hem, maar dat ik het heel erg betreur, wil ik hier wel gezegd hebben, want we moeten nu wel heel lang wachten.

Automobilisten, die in het bezit zijn van een heel oude dieselauto die heel veel niet-schone lucht uitstoot, moeten een toeslag gaan betalen. Die toeslag van €5,17 per maand is voor mensen met een particuliere auto veel hoger dan voor mensen met een zakelijk bestelbusje. Is de staatssecretaris het met mij eens dat dit een toch wel heel erg beperkte prikkel is om dat vieze dieselbestelbusje te vervangen? Zou het niet beter zijn om het meer in lijn te brengen met de manier waarop wordt omgegaan met mensen die zo'n oude personendieselauto hebben? Is de staatssecretaris bij nader inzien bereid om daar toch nog wat meer ambitie te tonen? Ik overweeg om hierover een amendement in te dienen.

Daarnaast wil D66 natuurlijk de transitie naar emissieloos rijden bevorderen: hoe eerder, hoe beter. We wachten nog steeds op de uitwerking van de motie-Groot over het Formule E-team, het enige punt waarop de heer Groot en ik elkaar in dit debat wel kunnen vinden. De bedoeling van die motie is ervoor te zorgen dat ook voor een particuliere autorijder elektrisch rijden bereikbaar wordt. Wij hadden dit toch heel graag in samenhang gezien. Nu is steeds een van de verdedigingslinies van het kabinet en van PvdA en VVD: ja, maar wij gaan daarin nog dingen doen. Maar wat dat is, hebben wij hier nu helemaal niet liggen. Dat kan mijn fractie dus ook niet beoordelen.

In het bijzonder is mijn fractie bezorgd over de export van hybrides. Die zijn eerst zwaar fiscaal gestimuleerd; dat is waar. Misschien zijn ze ook wel te veel gestimuleerd. Er zijn eerder ook stappen terug gezet. Die hybrides komen straks uit de lease. De staatssecretaris zegt dan: nee hoor, die worden nog helemaal niet geëxporteerd naar andere landen; en als dat wel gebeurt, ach, dan is dat toch ook goed voor het Europese klimaat. Daar heb ik twee problemen bij. Ten eerste: naast doelen voor CO_2-uitstoot zijn er ook gewoon schoneluchtdoelen, het feit dat wij iets willen doen aan bijvoorbeeld de vieze lucht in onze steden. Met het oog daarop zou ik juist wel heel blij zijn als die hybrides in Nederland blijven rijden. Ten tweede zegt de staatssecretaris dat het nog niet zo'n vaart loopt met de export. Nee, haal je de koekoek, want ze komen nu nog niet uit de lease. De komende jaren gaat dat echter in toenemende mate wel gebeuren.

Ik heb de hoop opgegeven de staatssecretaris en de coalitie met amendementen op andere gedachten te brengen, maar ik heb wel een verzoek, en ik overweeg een motie daarover. Is de staatssecretaris bereid om vanaf nu halfjaarlijks te monitoren wat er gebeurt met de hybrides die uit de lease komen? Dan kunnen wij heel goed zien of die in Nederland blijven of worden geëxporteerd. Overigens, als zou blijken dat ze grotendeels worden geëxporteerd, zou het kabinet wat mij betreft toch nog eens heel goed moeten kijken of het niet op het halve tarief wil blijven zitten in plaats van vanaf 2019 naar het driekwarttarief te gaan. Is de staatssecretaris bereid om die monitoring daarvoor op te voeren? Ik vind het namelijk wel relevant of deze hybrides worden geëxporteerd.

Als het gaat om de transitie naar emissieloos rijden, moet je natuurlijk niet naar één techniek kijken. Daarom heb ook ik wel zorgen als het gaat om de verschillen in techniek tussen waterstofauto's en elektrische auto's. Dat is toch niet de filosofie van deze staatssecretaris. Er is hard gelobbyd door de auto-industrie richting Tesla, een grote concurrent. Het zal wel toeval zijn dat de waterstofauto door Toyota wordt ontwikkeld.

De **voorzitter**:
De heer Groot heeft een vraag voor u.

De heer **Groot** (PvdA):
Ik heb een vraag over de plug-inhybrides. Begrijp ik het goed dat de heer Van Weyenberg om de plug-inhybrides in Nederland te houden, die alleen via de mrb wil stimuleren en dat hij zijn eerdere plan om daarvoor aanschafsubsidies te verlenen voor de particulier heeft laten varen?

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Er zijn meer wegen die naar Rome leiden. De aanschafsubsidie is de uitgavenkant. Als ik daarvoor iets had voorgesteld, was de heer Groot over de scheiding tussen inkomsten en uitgaven begonnen. Ik wacht met grote belangstelling. Ik heb gevraagd om geld vrij te spelen om onder meer dat te doen. Ik hoop dat dat bij de uitwerking van de motie

van de heer Groot aan de orde komt. Daar heb ik eerder in het debat ook om gevraagd.

De heer **Groot** (PvdA):
Als die plug-inhybrides uit de lease komen, zijn ze meestal vijf à zes jaar oud. Bij een normaal afschrijvingspercentage kom je naar verwachting uit op bedragen die heel veel particulieren best kunnen betalen, of is de heer Van Weyenberg dat niet met mij eens?

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dat zal echt nog maar moeten blijken. Ik heb daar zorgen over, zeker gezien de afbouw in die schijf die het kabinet voornemens is. In 2019 gaat daar nog weer een stuk van af. Ik maak me dan ook echt wel zorgen over de betaalbaarheid. Je koopt natuurlijk toch een zwaardere auto. Zo'n driekwarttarief is niet vanwege de subsidie, maar is eerder een compensatie voor het feit dat deze auto's alleen al door de accu zwaarder zijn. Ik vind daar dus echt iets voor te zeggen. Ik noem nu een fiscale maatregel. Ik ben heel nieuwsgierig wat er aan de uitgavenkant uit komt bij de uitwerking van de motie van de heer Groot. Ik heb het eerder bijvoorbeeld gehad over de garantie op accu's, ook een punt dat particulieren in de weg kan staan, of een aankoopsubsidie, waarvoor wij eerder ook wel voorstellen hebben gedaan.

De **voorzitter**:
In principe doen wij de interrupties in tweeën, mijnheer Groot, maar u was heel netjes kort. Ik laat dus een korte derde toe.

De heer **Groot** (PvdA):
De heer Van Weyenberg zegt dus: er is al heel veel subsidie naar de plug-ins gegaan; dan doen wij er nog een ronde subsidies overheen?

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ik begrijp dat de heer Groot inmiddels zelfs de VVD-retoriek begint over te nemen. Het wordt steeds gekker. De kern is natuurlijk een heel andere. Je wilt dat de auto die uit de lease komt door een particulier kan worden aangeschaft. Dit zijn auto's die vanwege de accu gewoon zwaarder zijn en daardoor duurder in de aanschaf. Er zitten ook wat nieuwe risico's aan, bijvoorbeeld: hoe houdt die accu het? Ik vind dit dus helemaal geen raar voorstel. Ik houd die auto's graag hier voor schone binnensteden en naar ik hoop geldt dat ook voor de heer Groot.

Voorzitter. Ik kom te spreken over de laadpalen. Ik bedank de staatssecretaris voor de voortvarende uitvoering van de motie die D66 en GroenLinks hebben ingediend. Mevrouw Van Tongeren zei dit ook al. We hebben echt een mooie stap gezet; ik weet dat er hard gewerkt is aan de openbare laadpalen. Mijn complimenten daarvoor.

Ik heb nog wel wat vragen over de berekeningen erachter. Ook daar sprak mevrouw Van Tongeren al over. Heel veel experts hebben vragen over de manier waarop het gaat; het gelijkschakelen van een liter brandstof aan een kWh. Het klinkt heel technisch en leidt tot plaatjes over de belasting per kilometer. Dat zou een onderbouwing zijn dat überhaupt de energiebelasting op laadpalen sec geen probleem is, dus los van het probleem dat nu gelukkig wordt opgelost. Ik heb er echter wel vragen over. Het is een klein beetje alsof er twee huishoudens zijn die allebei hun huis 2°C verwarmen. Het ene huishouden doet dat met een heel mooie warmwaterpomp en het andere met een 30 jaar oude cv-ketel. En dan zeg je: de belasting is hetzelfde, want per 1°C verwarming betalen ze evenveel belasting. Maar dat is natuurlijk niet relevant; de vraag is of ze evenveel belasting betalen voor de energie die wordt gebruikt. In dat verband vraag ik de staatssecretaris om deze plaatjes anders te gaan maken en daarbij te kijken naar de uitstoot in joule en de belasting op megajoule. Dan blijkt volgens mij dat elektriciteit daar nog steeds wel degelijk zwaar belast is. Graag krijg ik een reactie en het liefste ook een tabel van de staatssecretaris, want die kan ik dan naast mijn eigen berekening leggen.

Is de staatssecretaris bereid om ook te bekijken of we niet gewoon één vast laag tarief voor alle laadpalen kunnen maken, dus niet alleen voor de openbare? Ik weet dat dit ingewikkeld is, maar zou hij daarnaar willen kijken? Als hij nu een derogatieverzoek indient in Brussel om uitvoering te geven aan de stap die hij wil zetten — nogmaals, daarvoor mijn dank en complimenten — kan hij er dan voor zorgen dat de derogatiebepaling in ieder geval de vrijheid biedt om in de toekomst mogelijk nog een stap verder te zetten, zodat we niet opnieuw tegen problemen aanlopen als we ook voor de private laadpalen iets willen doen?

Dan kom ik op mijn laatste twee punten. Er zijn heel veel sectoren met een vrijstelling rond autobelastingen, zoals voor brandweerauto's, politieauto's, bestelbusjes en taxivervoer. Die sectoren hebben nu geen prikkel om zuinigere en schonere auto's te gaan rijden. Eigenlijk is dat gek. Via de fiscaliteit hebben we ruim 50 vrijstellingen en uitzonderingen. Die leveren 70 mensen bij de Belastingdienst werk op en kosten de belastingbetaler 4,5 miljoen euro per jaar aan uitvoeringskosten. Ik zou een en ander graag vereenvoudigen door het zo veel mogelijk uit de fiscaliteit te halen. Zo geef je sectoren er maximaal belang bij om een zuinige auto aan te schaffen, zeker meer belang dan nu.

Dit is heel ingewikkeld. We hebben het er eerder over gehad. Ik daag de staatssecretaris uit. Is hij bereid om een verkenning naar de Kamer te sturen waarin hij aangeeft hoe je deze vrijstellingen zou kunnen afbouwen, geheel of gedeeltelijk, en hoe je het geld dan kunt terugsluizen naar de betreffende sectoren? Dan krijgt de brandweer dus niet langer een lage mrb op brandweerauto's, maar gaat er wel extra geld naar de brandweer zodat die los van fiscale keuzes gewoon een brandweerauto kan kopen, en dan het liefste een beetje zuinige. Hetzelfde geldt voor taxi's en bestelbusjes. Ik weet dat hier grenzen aan zitten, maar ik zou dit graag goed uitgezocht en uitgerekend willen hebben. Wil de staatssecretaris dat doen? In hoeverre kun je dat geld terugsluizen?

De **voorzitter**:
De heer Groot heeft nog een vraag voor u op dit punt.

De heer **Groot** (PvdA):
Waarschijnlijk mijn laatste, voorzitter, maar het is wel een belangrijke.

Ik heb een soortgelijk voorstel voor een vereenvoudigingsslag gedaan. Vorige zomer hadden we een hele exercitie kunnen doen met alle aftrekposten die in het geding zijn. Toen hadden we ook een flinke vereenvoudigingsslag kunnen maken bij de belastingherziening, maar D66 liep toen weg van tafel. Is dat met terugwerkende kracht geen gemiste kans?

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Schattig: er moet een aanval terug. Kijk, het is heel simpel, er lagen toen geen voorstellen die wij in die fase voldoende ambitieus vonden. Wij constateren dat in heel veel debatten over vereenvoudiging het kabinet het later ogenblikkelijk niet wilde. Er was ook heel weinig steun bij de PvdA voor wat D66 indiende in de aanloop naar het Belastingplan, bij Prinsjesdag en zo. Ik vind het dus een wat makkelijke opmerking van de heer Groot. Wat de autobelasting betreft heb ik hem uitgedaagd om te komen tot een vereenvoudiging, ook rondom de Autobrief. Het kabinet kijkt hier naar de Kamer. Ik stel nu een vereenvoudiging voor en vraag om die eens uit te zoeken. Dan loop ik niet op de zaken vooruit. Ik wil het graag weten. Ik hoop dan op steun van de heer Groot. Als hij vandaag een concreet voorstel indient, dan zal ik er met heel veel belangstelling naar kijken.

De heer **Groot** (PvdA):
Nu doet de heer Van Weyenberg wat hij mij verweet. Vorig jaar zomer waren de autobelastingen ook onderwerp van gesprek bij de belastingherziening. Toen had de heer Van Weyenberg zaken kunnen doen met de coalitie. Alles was bespreekbaar. Er is geen sprake van dat er geen ambities waren. Die ambities waren er wel, maar ze werden beknot doordat partijen van tafel liepen.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
We kunnen die hele koe weer uit de sloot halen. De Partij van de Arbeid probeerde een interessant spel te spelen. Ik constateer dat de inherente motivatie bij de PvdA om dit te regelen blijkbaar niet zo groot is, want we hebben er nooit meer iets van vernomen. De heer Groot noemt het nu, net als ik. Ik zal er in tweede termijn een motie over indienen. Laten we dit goed uitzoeken en goed terugsluizen. Ik hoop de heer Groot hierbij aan mijn zijde te vinden.

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben verbaasd. De heer Van Weyenberg is heel kritisch op dit wetsvoorstel: het is vies, vuil en het had niet op deze manier naar de Kamer moeten komen. Tegelijkertijd hoor ik de heer Van Weyenberg zeggen dat hij geen enkel wijzigingsvoorstel zal indienen om het wetsvoorstel te verbeteren. Dus D66 gaat hoe dan ook tegenstemmen, begrijp ik daaruit.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dat eerste heb ik helemaal niet gezegd. Ik heb net een vraag gesteld over de diesels en gezegd dat ik een amendement overweeg, dus dat is niet waar. Het is wel helder dat wij heel kritisch zijn, ook al bij de eerdere behandeling, en dat moties die wij toen hebben ingediend niet op steun in de Kamer konden rekenen. De kans dat wij dit wetsvoorstel steunen is dus niet heel groot. Als het milieu ook de SP lief is en ook zij het jammer vindt dat mensen met een wat kleinere auto soms meer belasting moeten betalen, dan had ik van de SP hetzelfde verwacht.

De heer **Bashir** (SP):
De SP is ook kritisch, maar wij zijn constructief-kritisch. Daar zijn we ook voor aangenomen, namelijk als medewetgever. Wij hebben daarom een amendement, dat inmiddels is ingediend op verzoek van de voorzitter. Daarom ben ik verbaasd. De heer Van Weyenberg is heel kritisch, maar hij komt niet met wijzigingsvoorstellen om het anders te doen. Ik vrees dat we zo meteen hetzelfde krijgen als bij het Belastingplan. D66 was toen ook kritisch, maar stemde uiteindelijk gewoon voor zonder iets binnen te halen. Dat gaan we misschien zo meteen ook weer beleven.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ach ja, honderden miljoenen extra voor de kinderopvang; het is maar wat je niets noemt. Het is heel wat meer dan wat de SP ooit heeft binnengehaald, want die doet nooit zaken. Wij zijn buitengewoon kritisch op dit concrete wetsvoorstel. Het amendement is in voorbereiding. Het is druk bij het Bureau Wetgeving, dus dat kijk ik er helemaal niet op aan. Er wordt aan gewerkt, dus dat komt helemaal goed.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Laat ik eerst zeggen dat de heer Van Weyenberg ook op de Autobrief kritisch was, dus wat dat betreft is hij consequent en wacht ik de wijzigingsvoorstellen af.

Ik proefde uit zijn hele betoog bij de behandeling van de Autobrief en nu ook van het wetsvoorstel dat auto's vuiler zouden worden als je de fiscale stimulering zou beperken. Ik heb het rapport van de OESO gezien en ik heb het rapport van de Rekenkamer gezien. Daarin staat nu net dat die fiscale stimulering volledig is doorgeslagen en maar een beperkte milieuwinst heeft. Daarop krijg ik graag een reactie.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ik ben blij met deze vraag van mevrouw Neppérus en overigens ook met de woorden waarmee zij begon. Dat doet wat mij betreft recht aan mijn eerdere inbreng, waarvoor dank.

Ik snap dat er dingen moeten veranderen. Daarom is al eerder, bijvoorbeeld rondom de hybrides, voor deze Autobrief een maatregel genomen. Mijn fractie heeft die gesteund. Er ligt nu een pakket dat ertoe leidt dat nieuwe auto's 10% meer gaan uitstoten en dat er 100.000 minder elektrische auto's komen. Mijn fractie zegt dan dat dit doorschiet en dat dit geen goed plan is.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
De kern blijft dan toch overeind? Het gaat om een paar duizend elektrische auto's. De kern is dat de Rekenkamer en de OESO zeggen dat de fiscale stimulering volledig is doorgeslagen en dat de milieuwinst veel te beperkt is. Dan

moet je toch iets doen? Ik ben blij dat het kabinet met een voorstel is gekomen. Ik ken D66 als een financieel degelijk denkende partij. Ik kan mij voorstellen dat je dat dan toch steunt.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Er is al eerder een maatregel genomen, bijvoorbeeld rondom de hybrides. Nogmaals, mijn fractie heeft die gesteund. Er ligt nu een voorstel waarmee een dure Porsche in de lease €25.000 goedkoper wordt in een leaseperiode van vijf jaar, een kleine Peugeot duurder wordt en de vervuilende auto's meer gaan uitstoten. Wij maken dan een afweging. We willen best naar dingen kijken, maar dit voorstel heeft een effect op het milieu en het klimaat dat mijn fractie absoluut niet steunt. Vanuit de opstelling van mevrouw Neppérus en de eerdere insteek van haar fractie rond bijvoorbeeld schoneluchtzones, die men ook allemaal maar flauwekul vond, vind ik dat niet verrassend. Zij zijn heel consistent. Mijn verbazing over hun coalitiepartner is een stuk groter.

De **voorzitter**:
Heel kort, mevrouw Neppérus.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Het is nog maar mijn eerste interruptie. Maar dan kennen we D66 nu dus. Het milieu mag gewoon geld kosten en dan ook nog dubbelop. Dat weten we dan. Jammer. En dat terwijl de Rekenkamer vorig jaar juist zo'n rapport heeft uitgebracht. Het is doorgeschoten. Ik vertrouw erop dat de heer Van Weyenberg er toch nog eens over peinst.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dit is wat mij betreft geen aanpassen, maar afbreken. Dit gaat te ver. Nogmaals, mijn fractie is er nooit tegen geweest dat er een beweging werd ingezet. Dat hebben wij eerder gesteund. Maar mijn fractie kan toch niet veel enthousiasme opbrengen voor de uitwerking van deze maatregelen op het klimaat, het milieu en schone lucht.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Ik dank ook de SP voor het uitdelen van het amendement. Ook tegen de heer Van Weyenberg zeg ik dat het prettig zou zijn als het D66-amendement voor de tweede termijn beschikbaar is, zodat de staatssecretaris daarop kan reageren. Gezellig, het lijkt wel een fractievergadering van D66. Maar daar zal ik verder niet uitklappen. Ik geef het woord aan mevrouw Schouten.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Voorzitter. In dit debat blijkt het maar weer: het onderwerp dat we vanavond bespreken houdt de gemoederen altijd enorm bezig. De autobelastingen zijn altijd reden voor verhitte discussies. Ik vind het altijd wel mooi dat dat ook kan in dit huis.

Voor het tussenjaar 2016 hebben we in het Belastingplan 2015 al maatregelen genomen. Nu kijken we met de Autobrief II vooruit naar de jaren 2017 tot 2020. De opgaven zijn groot. Het kabinet wil dat er in 2020 200.000 semi-elektrische of elektrische auto's in Nederland rondrijden. In 2035 moeten alle nieuwe auto's in Nederland emissieneutraal zijn. En als de PvdA-motie die van de week is aangenomen, wordt uitgevoerd, moet dat zelfs al tien jaar eerder. Het is daarom goed dat het kabinet volledig elektrisch rijden de komende vier jaar blijft stimuleren en zo een stap verdergaat dan het energieakkoord, waarin fiscale stimulering tot en met 2018 was opgenomen. Maar het is ook broodnodig, omdat er momenteel nog maar 9.000 volledig elektrische auto's in Nederland rondrijden. We hebben dus nog heel wat te doen.

Deze Autobrief loopt tot 2020, maar de langetermijndoelstellingen uit bijvoorbeeld het energieakkoord lopen veel verder. Wat is de visie van het kabinet op het stelsel van autobelastingen op de langere termijn? Op een aantal punten laat de regering doorschemeren wat de verdere plannen in de toekomst zijn, zoals de afschaffing van de bpm. Maar het grotere plaatje ontbreekt in deze brief. De verlagingen van de bpm en de mrb zijn niet of nauwelijks onderbouwd, anders dan dat zij leiden tot een budgettair neutraal pakket. Nu zijn de accijnzen de belangrijkste inkomstenbron in de autofiscaliteit. Dat is in feite de belasting op gebruik. Deze inkomsten zullen dalen, naarmate er meer elektrisch wordt gereden. Tegelijkertijd zal de opbrengst van de energiebelasting op elektriciteit stijgen. Kan de staatssecretaris een beeld schetsen van hoe de mix van belastingen op mobiliteit er van 2025 tot 2030 uit zal gaan zien, als we alle doelstellingen willen gaan halen die ook door het kabinet zijn onderschreven?

Dan kom ik op de bpm. De staatssecretaris lijkt er enorm op gebrand om deze uit te faseren. Het is bijna een soort ideologische strijd voor hem geworden. De verlaging van 12% is heel fors, zeker gezien de budgettaire derving die er de afgelopen jaren al door het CO_2-beleid is geweest. Is de staatssecretaris het met mij eens dat de bpm wel degelijk een functie vervult bij het sturen op de aanschaf van auto's en dat het onverstandig zou zijn dit sturingsmechanisme helemaal los te laten?

Het grootste gedeelte van de 78.000 elektrische auto's — of het zijn er nu al bijna 90.00 aan het worden, geloof ik — betreft de plug-inhybrides. Door de fiscale stimuleringsmaatregelen waren de Mitsubishi Outlanders en de Volvo V60's de afgelopen jaren niet aan te slepen. Ik wil ook even naar ons eigen stemgedrag kijken. Ik moet eerlijk toegeven dat wij eraan hebben bijgedragen dat we voor een deel zijn doorgeschoten in het stimuleren van de plug-inhybrides. De CO2-uitstoot van deze auto's is in de praktijk vaak hoger dan op papier, de bpm-inkomsten en de inkomsten uit de bijtelling zijn de afgelopen jaren flink gedaald en we hebben een hoge prijs moeten betalen per ton CO2-reductie. Dat hebben de Rekenkamer en de OESO ook aangetoond.

De fractie van de ChristenUnie kan zich dan ook vinden in het voorstel van het kabinet om de stimuleringsmaatregelen voor plug-ins grotendeels terug te draaien, maar — daar zit volgens mij het dilemma, ook voor deze staatssecretaris — tegelijkertijd dragen deze plug-ins wel voor een belangrijk deel bij aan de doelstelling van 200.000 elektrische auto's in 2020. In de jaren 2017-2020 komen veel plug-ins uit de lease op de particuliere markt, tot wel 70.000 auto's. Mijn fractie wil voorkomen dat we straks het kind met het badwater gaan weggooien. De staatssecretaris heeft gekozen voor een half tarief in de mrb voor de plug-inauto's in 2017

en 2018, dat voor 2019 en 2020 wordt omgezet in een driekwarttarief. Is dit, met een hoger gewicht door de accu's, wel voldoende om te voorkomen dat deze plug-ins alsnog massaal worden geëxporteerd, nadat we ze eerst jarenlang fiscaal hebben overgestimuleerd? Dat zou toch een behoorlijke kapitaalvernietiging zijn, ook omdat ze bijdragen aan het behalen van die doelstelling uit het energieakkoord, dat is onderschreven door de staatssecretaris en het kabinet?

Ik denk ook aan de particuliere rijder die te goeder trouw een plug-in heeft gekocht, die zich straks met een lastenverzwaring geconfronteerd ziet waar hij op dat moment niet zo veel alternatieven meer voor heeft. Het alternatief zal zijn dat hij weer teruggaat naar de bezine- of de dieselauto. De stap naar elektrisch is namelijk voor het gemiddelde gezin best groot en duur. Gaan we daarmee niet onze eigen doelstelling onderuithalen? Ik ben bang dat dat een vlucht kan gaan nemen. Mensen schaffen immers een auto aan voor een langere termijn. Die zien dat in er 2017 en 2018 nog een half tarief is, maar dat er in 2019 en 2020 al een hoger tarief uitkomt. Daar gaan zij op anticiperen. Daarom heb ik een amendement in voorbereiding om in 2019 en 2020 het halve tarief voor de plug-ins in stand te houden, waardoor deze keuze ook voor de particulier interessant blijft ten opzichte van de keuze voor een conventionele auto.

Sorry dat het amendement er nog niet is, voorzitter. Er wordt heel hard aan gewerkt.

De **voorzitter**:
Het is inderdaad druk bij Bureau Wetgeving. Het is heel fijn dat er in elk geval een poging wordt gedaan om het nog op tijd te hebben. Dat geldt zowel voor u als voor de heer Van Weyenberg en andere fracties. Het is ook geen verplichting, zeg ik nogmaals. Het is echter altijd prettig als we de adviezen van de staatssecretaris tijdens het debat kunnen horen.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Zeker, voorzitter. Dat zien wij zelf ook. Ook dank aan Bureau Wetgeving, dat hard aan het werk is.

De dieseltoeslag in de bpm is bedacht om de aanschaf van een vervuilende diesel te ontmoedigen. Deze maatregel heeft ook goed gewerkt. Daarom begrijp ik niet helemaal de ratio van de staatssecretaris om deze toeslag ook met 12% af te bouwen. De diesels waarvoor een toeslag geldt, profiteren van de generieke bpm-verlaging. Waarom is dan volgens de staatssecretaris verlaging van de dieseltoeslag daarbovenop nog nodig? Ik overweeg ook op dit punt een amendement. Dat zit ook al in de voorbereiding.

De staatssecretaris verwacht veel van het Europese bronbeleid. Dit bronbeleid in combinatie met het Nederlandse CO_2-afhankelijke fiscale autobeleid heeft er in de afgelopen jaren voor gezorgd dat autofabrikanten relatief zuinige auto's verkochten in Nederland, maar daardoor ook minder zuinige auto's gingen verkopen in andere landen.

De heer **Groot** (PvdA):
Ik begrijp dat het om twee amendementen gaat. Begrijp ik ook goed dat het ene amendement het andere dekt? Moet ik het zo zien?

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Dat is inderdaad wel de bedoeling, maar we zijn nog even aan het rekenen of het allemaal rond loopt. Daarom zit er nog wat vertraging in. Sorry, ik kan er ook niet zo veel aan doen. We doen echt ons best. Het is inderdaad wel de intentie om die twee als het ware aan elkaar te plakken, al wil ik ze wel als twee losse amendementen indienen.

Ik was bij het bronbeleid. Met het fiscaal stimuleren van de elektrische auto's blijft deze ongewenste situatie voor een deel bestaan, dus dat wat in Nederland wordt bespaard aan CO_2 onder de 130 gram per kilometer kan bij wijze van spreken in Duitsland nog de lucht in gaan. Dat vinden wij jammer. Dat vinden wij ook slecht voor al het geld dat erin gestopt wordt. Dat zou ondervangen kunnen worden door te bekijken of er per land afspraken gemaakt kunnen worden om dat bronbeleid ook echt te gaan halen. De staatssecretaris geeft in de schriftelijke beantwoording aan dat dat Europees niet kan, maar kan hij niet een poging wagen om daar een wat eerlijker beleid op te voeren? Anders hebben al onze doelstellingen niet zo heel veel zin. Daarnaast zou ik ook willen vragen of het kabinet zich wil inzetten voor een ambitieuzer bronbeleid. Er worden al stappen gezet om de CO2-reductie te gaan halen. Wat ons betreft zou dat ambitieuzer kunnen, want dat is pas echt effectief, zeg ik de staatssecretaris na.

Ik kom bij het laatste punt: de "from well to wheel"-duurzaamheid. Dan kijk je niet alleen naar het rijden maar ook naar hoe alles daarvoor is opgewekt. Als wij de komende jaren alles inzetten op volelektrisch rijden, dan moeten wij er ook voor zorgen dat deze omslag daadwerkelijk leidt tot verduurzaming. Dat betekent dat wij productieprocessen van batterijen moeten verduurzamen en dat de elektriciteit voor de laadpalen op een duurzame manier moet worden opgewekt. Ik geloof dat de heer Van Vliet daar een opmerking over maakte en terecht, want als die elektriciteit niet duurzaam wordt opgewekt, is het allemaal niet zo heel erg duurzaam. Dan leveren wij ook echt een bijdrage aan de vermindering van de CO_2-uitstoot. Is de staatssecretaris bereid om dit mee te nemen in de green deal voor elektrisch vervoer 2016-2020?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben het helemaal eens met de strekking van heel veel van dit betoog, maar zeker van het laatste stuk, maar is zij ervan op de hoogte dat alle openbare laadpalen in Nederland groene stroom leveren?

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Daar ben ik niet van op de hoogte. Daar weet mevrouw Van Tongeren veel meer van af dan ik, maar ik kan mij voorstellen dat, als wij veel meer elektrische auto's gaan krijgen, heel veel mensen hun auto ook thuis gaan opladen. En ja, ik heb wel groene stroom, maar ik kan niet garanderen dat heel Nederland groene stroom heeft. Sterker, ik weet wel zeker dat dat niet zo is. Dan blijft dat punt gewoon staan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Nee, helaas is rond de 18%, 20% van de Nederlandse elektriciteit schoon, maar daar is specifiek op gelet bij die laadpalen, omdat het verwijt vaak is: daar heb je de stekkerauto; die rijdt op een kolencentrale. Dat is gelukkig niet het geval maar wij delen de ambitie dat er snel veel meer schone stroom in Nederland komt zodat, als er meer auto's komen, die ook op schone stroom kunnen rijden in Nederland. Uiteindelijk moet het in 2050 allemaal schoon zijn.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Ja. En ik beriep mij wel echt op de laadpalen, maar laat ik het dan zo formuleren: waar dat aantal uitgebreid wordt, moet dat ook echt groene stroom blijven, zoals mevrouw Van Tongeren ook stelt.

De heer **Bashir** (SP):
Ook wij hebben thuis groene stroom ondanks de roodheid van mijn partij. Als ik mevrouw Schouten goed beluister, dan heeft zij hier en daar een paar opmerkingen maar is zij over het algemeen heel positief over het wetsvoorstel zoals het hier ligt.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
"Heel positief" is wel weer een heel positieve kwalificatie. Ik snap wel een aantal keuzes van het kabinet, al hadden wij wat groenere keuzes gemaakt. Ik heb ook het amendement van de heer Bashir gezien waarin hij voorstelt om de bijtelling van 23% uit te smeren over andere categorieën bpm of mrb voor particulieren. Dat vind ik een interessante gedachte. Ik zal de voorstellen van de collega's beoordelen op de vraag of wij op die punten nog wat verbeteringen in de plannen van het kabinet kunnen aanbrengen.

De heer **Bashir** (SP):
Dat is fijn om te horen, want uiteindelijk gaat het niet alleen om vergroening maar ook om een eerlijkere lastenverdeling. Ik zou het fijn vinden als mevrouw Schouten ook die boodschap mee wil geven aan het kabinet.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Ik heb het amendement van de heer Bashir, dat wel ingediend is, gelezen. Het enige punt is de manier waarop een en ander wordt teruggesluisd, maar daar zal ik hem in tweede termijn op bevragen. Dat wordt namelijk wel heel algemeen geformuleerd. Als het algemeen naar de bpm is, dan kan het ook weer die Porsche Cayennes raken die particulier worden verkocht. De heer Bashir moet misschien wat meer duidelijkheid geven over hoe hij dat voor zich ziet. In ieder geval moet hij aan de staatssecretaris meegeven welke intenties hij daarmee heeft. Daar zullen wij onze keuze mede op baseren.

☐

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Voorzitter. De PVV zou liever de belastingen verlagen voor alle autobezitters. De Nederlandse automobilist is namelijk de grootste melkkoe van Europa; misschien wel van de wereld. In Nederland betalen we 1,4 miljard over de aanschaf van nieuwe auto's via de bpm, 8 miljard aan brandstofaccijnzen, 3,4 miljard aan motorrijtuigenbelasting, 1,5 miljard aan provinciale opcenten en dan heb ik het nog niet eens over de bijtelling in de inkomstenbelasting. Misschien kan de staatssecretaris aangeven over hoeveel geld dat gaat. Snel opgeteld gaat het dus al over 15 miljard die we weghalen bij 8 miljoen autorijders. Dat is €1.700 per autobezitter. Tel daar nog eens het onderhoud en de afschrijving van de auto bij op en Nederland is het duurste land van Europa. Een autorijder is met €600 tot €800 per maand twee keer zo veel kwijt als een automobilist in Duitsland. Hoe kan dat?

De PVV gelooft niet in fiscale maakbaarheid. Dat probeerde het oude stelsel, maar ook het nieuwe stelsel neemt daar wat ons betreft nog niet genoeg afstand van. Mensen zijn namelijk geen dief van hun eigen portemonnee. Iemand die kiest voor een zuinige, kleine auto betaalt immers minder brandstof, minder accijns, minder btw en die voelt dat dus elke keer weer keihard in de portemonnee. Hij bespaart geld. Dat geldt ook voor een leaserijder. Toen ik vroeger nog een baan had waar ik een leaseauto mocht uitzoeken, keek ik ook naar een goedkope leaseauto, want ik wilde een lage catalogusprijs. Een lage catalogusprijs betekent immers een lage bijtelling in absolute zin. Mensen zijn dus niet gek. De maakbaarheidsprikkels zijn overbodig en, zoals gebleken, inefficiënt.

De CO_2-reductie werd tot nu toe duur betaald. De Algemene Rekenkamer rekende ons voor dat de schatkist door deze vergroeningsgekte 5 miljard is misgelopen sinds 2007. Het kabinet betaalde in 2013 meer dan 2 miljard aan CO_2-reductie. Oftewel, zo berekende de Algemene Rekenkamer, €3.000 per vermeden ton CO_2, terwijl zo'n zelfde ton op het reguliere handelssysteem een tientje mag kosten. Het kabinet kocht dus een goed gevoel en betaalde 300 keer te veel.

Het systeem moet op de schop; zoveel is duidelijk. Met het nieuwe systeem probeert deze staatssecretaris efficiënter te sturen op klimaatwinst en robuustere belastinginkomsten en vereenvoudiging te bewerkstelligen. Wordt dit ook echt bereikt met deze nieuwe Autobrief? Ik moet de staatssecretaris nageven dat de bijtelling inderdaad robuuster en eenvoudiger wordt, maar de bpm blijft een CO_2-kerstboom met zelfs een aparte tabel voor plug-inhybrides. Dat is jammer. De OESO adviseert juist om de differentiatie van progressieve CO_2-reductie te verminderen. Waarom is dit niet gebeurd? De vaste voet is inderdaad verdubbeld, maar de onderliggende CO_2-tarieven blijven gehandhaafd en worden zelfs aangescherpt. De staatssecretaris wil ons doen geloven dat de bpm met 12% omlaaggaat, maar ik zie dat niet. Ik zie dat vooral niet omdat de staatssecretaris uitgaat van een vermindering van de CO_2-uitstoot met 3,7% per jaar. Hoe realistisch is dat? Waar is dat op gebaseerd? En geldt dat voor alle categorieën auto's? Zoals ik net namelijk al bij interruptie aangaf, is een slurper makkelijker zuiniger te maken dan een heel zuinige kleine auto. Het is dan ook niet voor niets dat de RAI en de BOVAG vrezen dat vooral de kleine zuinige auto's alleen maar duurder zullen worden met dit systeem, omdat verdere CO2-reductie onhaalbaar blijkt. Dat levert straks een averechts effect op. Kleinere auto's worden duurder en grote bakken worden goedkoper. Is dat wat de staatssecretaris "efficiënter sturen op klimaatwinst" noemt?

Tot slot moet ik toch even stilstaan bij de PvdA-mythe om heel Nederland in 2025 elektrisch te laten rijden. De PvdA heeft het namelijk net als deze staatssecretaris over emissieloos rijden, maar vergeet even dat elektriciteit ook moet worden opgewekt. Ook als je de energie duurzaam opwekt, gaat dat ten koste van andere huishoudens die ook die duurzame energie nodig hebben. Die duurzaamheid maakt pas uit als heel Nederland 100% duurzame energie, zonnepanelen en windmolens, gebruikt, en daarbovenop duurzaam een auto gaat opladen. Ik kan wel mijn auto duurzaam opladen, maar om ook mijn wasmachine duurzaam op te laden zijn er in Nederland 30 extra energiecentrales nodig, zo is mij voorberekend, die op fossiele brandstof draaien. Daardoor is er nauwelijks effect. Of, zo vraag ik de PvdA recht op de man af, is de PvdA voorstander van kernenergie? Dan kunnen we namelijk wel winst maken.

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben niet van de PvdA, wel van de SP. Ik kan die vraag dus niet beantwoorden, maar ik heb wel een vraag voor de heer Van Dijck van de PVV-fractie. Zoals ik het begrijp, maakt hij zich zorgen over het feit dat er vele kolencentrales bij moeten komen om de vergroening van het autopark te steunen. Ik begrijp echter ook dat de PVV geen voorstander is van winmolens. De heer Van Dijck maakt zich zorgen over kolencentrales maar hij is ook tegen windmolens. Waarom is de PVV tegen windmolens? Die zullen natuurlijk wel bijdragen aan de vergroening, evenals de zonnepanelen et cetera.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Het is heel simpel. Wij zijn tegen subsidies en windmolens draaien op subsidies. Als er een windmolen zou bestaan die rendabel bij mij op het dak gezet kan worden en die niet hoeft te worden gesubsidieerd en als ik de vrije keuze heb om die op mijn dak te zetten, dan is dat mijn keuze en geen probleem. Het blijkt maar weer dat we hier jarenlang €3.000 per vermeden ton CO_2-uitstoot hebben betaald, terwijl het een tientje mag kosten. We hebben een bloedhekel aan de maakbaarheidsgedachte dat we alles met subsidies kunnen sturen. Datzelfde geldt voor elektrische auto's. Natuurlijk is het geen probleem als er een elektrische auto komt die goedkoper is dan een diesel- of benzineauto en ik zelf de keuze maak om die auto te kopen, maar niet met een vrijstellinkje hier, of 4% bijtelling daar. Daar houden wij niet van. Het is aan de consument om zelf te kiezen.

De heer **Bashir** (SP):
Ik maak er bezwaar tegen dat de PVV overal tegen is, zelf nooit met alternatieven komt en alles afkraakt. In dit geval worden plannen van de PvdA, overigens terecht, afgekraakt, maar u komt zelf nergens mee. U doet bijvoorbeeld geen voorstel om zonnepanelen aan te leggen of te subsidiëren, of althans mensen te steunen met de aanschaf daarvan. U kraakt alles af, alles, maar komt nergens mee. Mijn vraag aan de PVV-woordvoerder is: wat is uw voorstel, wat is uw bijdrage aan dit debat, behalve alles afkraken?

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik heb al gezegd dat we niet van subsidies houden. U zult dus nooit een voorstel van ons krijgen om zonnepanelen met subsidie op welk dak dan ook te leggen. Sterker nog, wij denken dat subsidies innovatie tegenhouden. Als er subsidie op zonnepanelen, windmolens of wat ook komt, dan hebben de fabrikanten geen prikkel meer om u te prikkelen om zonnepanelen aan te schaffen, want u bent al geprikkeld vanwege die subsidie. Als er geen subsidie is, wordt de fabrikant veel meer geprikkeld om te concurreren tegen een normaal energietarief, net zoals een kolencentrale. Dan pas krijg je innovatie. Dan pas krijg je de echte vergroening.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik hoor de heer Van Dijck praten over het volledig doorgeschoten zijn van de fiscale subsidiëring en over de maakbaarheid van de samenleving. Dat begrijp ik. De heer Van Dijck heeft kritische opmerkingen bij de brief en bij het wetsvoorstel dat er inmiddels ligt, maar zegt hij wel: hé, dat zijn wel stappen voorwaarts? Dat zou ik dan ook weleens willen horen.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Nogmaals, ik heb het goed bestudeerd. Ik vind het een gemiste kans dat er nog steeds van die maakbaarheid in zit, met name in de bpm. Bij de mrb op gewicht kan ik me al iets meer voorstellen — dat is iets robuuster — dan bij de bpm. Ik heb het gehad over dat averechtse effect mocht die 3,7% CO_2-reductie niet worden gehaald. Ik wacht het antwoord daarop van de staatssecretaris af. Wat mij betreft kan het niet zo zijn dat iemand met een klein, zuinig autootje straks meer bpm gaat betalen dan iemand met een grote slurper. Dat zou ik een averechts effect vinden. Het is een stapje in de goede richting, maar pin me er niet op vast of we hier voor of tegen zullen stemmen. Ik laat het namelijk nog even op me inwerken en zal het er met de fractie nog over hebben.

De heer **Groot** (PvdA):
Ik voelde me toch een beetje uitgedaagd door de woorden van de heer Van Dijck. Het staat buiten kijf dat een helpende hand van de overheid nodig is om nieuwe technologieën te stimuleren, om die te laten doorbreken en om die een bepaalde schaalgrootte te laten krijgen. Dat zie je in heel veel landen. Dat is ook een heel goede zaak voor bijvoorbeeld de concurrentiepositie van Nederland. Op het punt van de energieopwekking merk ik op dat windmolens intussen heel groot zijn geworden. De opbrengst neemt kwadratisch toe met de wieklengte, dus als je grote molens bouwt, dan gaat de kostprijs heel snel omlaag. Die molens kunnen nu al zeer concurrerende tarieven bedingen. We gaan dus ook toe naar windmolens die draaien zonder subsidie. Ik heb nog wel de volgende vraag voor de heer Van Dijck. Als hij helemaal tegen subsidies is, is hij dan ook tegen bijvoorbeeld fiscale faciliteiten als innovatieboxen en investerings- en stimuleringsregelingen? Kan daar allemaal een streep door wat de heer Van Dijck betreft?

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Wat betreft die windmolens, weet ik alleen dat er een SDE+-regeling is. Als een windmolen echt concurrerend zou zijn met een kolenenergiecentrale, dan zou de SDE+-opslag die ik elke maand betaal, niet nodig zijn. Daarmee wordt 20 miljard opgehaald. Ik ken windmolens alleen als subsidieslurpende dingen. De heer Groot kan het wel hebben over een steuntje in de rug, maar een steuntje in de rug is

iets anders dan miljarden ophalen met het oog op vergroening en dan die dingen op zee plaatsen. Daar geloof ik dus niet in. En inderdaad, ik geloof ook niet in innovatiesubsidies. Ik geloof in belastingverlaging. Ik wil een laag tarief in de Vpb voor elk bedrijf in Nederland. Elk bedrijf in Nederland snapt dat het, wil het op termijn overleven, moet innoveren. Elk product en elk bedrijf heeft een levenscyclus. Als bedrijven en vooral de grote bedrijven die gebruik maken van al die innovatiesubsidies, een mooi product hebben, vragen ze in het laatste stadium of ze daar geen subsidie op kunnen scoren. Daar geloof ik niet in. We moeten naar een laag tarief en naar een prikkel voor ondernemers om zelf te innoveren en zelf duurzaam bezig te zijn. Je bent duurzaam bezig en dat voel je gelijk in je portemonnee. Daar hoeft de helpende hand van de overheid, die lange arm van de PvdA, niet aan te pas te komen.

☐

De heer **Omtzigt** (CDA):
Voorzitter. De Autobrief II is wat het CDA betreft een stap in de goede richting. De mrb wordt verlaagd, de bpm wordt verlaagd, de CO_2-afhankelijkheid van de autobelasting wordt wat lager en voor zeer vervuilende dieselauto's moet een roettaks worden betaald. We hebben in de commissie uitgebreid gesproken over deze Autobrief, dus ik zal niet alle punten herhalen die ik daarin opgebracht heb. Wel ben ik heel benieuwd, zeker na het laatste betoog van allerlei politieke partijen, van de PVV tot D66, met welke meerderheid deze coalitie de Autobrief door de Eerste Kamer wil halen. Ik herinner me nog het Belastingplan. Toen veranderde de heer Van Weyenberg ook in een keer als een blad aan de boom en misschien krijgen we een vergelijkbare situatie. Ik ben heel benieuwd naar welke onderhandelingen zich ergens in een kamer nog afspelen. Ik kijk per ongeluk naar de PVV of D66, of de SP, of de afwezige SGP, de ChristenUnie of de ouderenpartijen. Ik weet het allemaal niet.

Ik wil nog vier punten maken. Het eerste gaat over de afbouw van de CO_2. Er zijn miljarden aan overheidsgeld besteed aan stimulering van zuinige auto's. Echter, op Europees niveau heeft dat eigenlijk geen milieuwinst opgeleverd. Ook dit plan had een bijtelling van 4% voor volledig elektrische auto's. Dat betekent dat een auto van €35.000 straks met 4% bijtelling een leaserijder netto €50 per maand kost. Waarom noem ik dat bedrag? Tesla Model 3 gaat in de verkoop deze week: €35.000. Je kunt er dik 300 kilometer mee rijden, van 0 tot 100 in drie seconden en je bent sneller dan welke bolide dan ook.

Voor hetzelfde geld kun je nog geen derdehands Volkswagen Lupo rijden. Volgens het Nibud betaal je dik €300 als je de kleinste auto die er is, wilt rijden en je zelf de benzine en dergelijke moet betalen. Dat is een ongelooflijk groot verschil.

Ik dacht dat we hebben geleerd van Volkswagen, Volvo en Mitsubishi Outlander. We hebben een rapport van de Algemene Rekenkamer gehad, waaruit blijkt dat het honderden miljoenen heeft gekost. Maar nee. Ik voorspel dat we over een jaar of over een halfjaar een artikel in De Volkskrant krijgen waarin staat voor hoeveel deze auto's gesubsidieerd worden als dit plan doorgaat. Daarna zullen we allemaal verontwaardigd naar de Algemene Rekenkamer stappen om te vragen hoe dit nu heeft kunnen gebeuren.

Inderdaad, een ton CO_2 kost op de markt €10 en dan hebben we weer … hoeveel was het, voorzitter? U weet daar ook veel van!

De **voorzitter**:
Ik zet even een andere pet op. Ik vraag het aan mevrouw Van Tongeren: €5 volgens mij.

De heer **Omtzigt** (CDA):
€5. Dat klopt. Er zijn ook nog wat problemen met die markt, want de marktwerking daar is ook nog niet optimaal. Daar krijgen bepaalde grote industrieën ook nog wel een grote legacy. Maar goed, als je wat uit die markt wilt halen, zijn er veel efficiëntere manieren om dat te doen.

Bij de Mitsubishi Outlander leverde het milieu ook helemaal niets op, want iedereen bleef op benzine rijden. Dat zal wat anders zijn bij de Tesla. Ik denk dat het wel een doorbraaktechnologie is, maar moet je dat met duizenden en duizenden euro's per auto subsidiëren in de mrb, in de bpm en vooral in de bijtelling? Het CDA had daar ook al vragen over bij de Autobrief I, overigens samen met de VVD en het lid Van Vliet, destijds van de PVV. Was dat amendement van ons toen maar in de oorspronkelijke vorm aangenomen. Dat had honderden miljoenen gescheeld. Is de staatssecretaris bereid om wél elektrische auto's te stimuleren, maar een reëel bijtellingspercentage van, zeg, een procent of tien te nemen? Is hij bereid om een noodstopprocedure in de wet te zetten, waardoor hij als het uit de klauwen loopt per AMvB onmiddellijk de bijtelling kan verhogen en er niet eerst een wetsvoorstel ingediend hoeft te worden? Zo kan er niet nog even een voorraad van vele tienduizenden auto's tegen een bijna-nultarief in de markt gezet worden.

Een van de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer, die hier meerdere keren over geschreven heeft, was: "Stel jaarlijks een totaaloverzicht van de budgettaire effecten van het beleid voor zuinige auto's op en stuur deze naar de Tweede Kamer. Verbind dit overzicht zoveel mogelijk met de resultaten van het beleid. Dit is van belang voor de inzichtelijkheid". Bij het laatste overzicht was dit nog werk in uitvoering. Kan de regering toezeggen dat we elk jaar bijvoorbeeld bij het verantwoordingsdebat en de brief van mei gewoon het overzicht krijgen van wat elke nieuwe stimuleringsmaatregel — het zijn er niet heel veel in de nieuwe brief — kost en wat het beoogde milieueffect en het effectieve milieueffect ongeveer zijn? Dan kunnen wij een vinger aan de pols houden.

We hebben het hier vaak over één automerk gehad. De vorige keer …

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Daar zat natuurlijk een kleine mate van uitlokking in. Ik dacht eerst "ik luister gewoon", maar ik kan het toch niet laten. Vindt het CDA ook dat je bij andere soorten maatregelen misschien iets soortgelijks moet doen, bijvoorbeeld de 1,25 miljard die het midden- en kleinbedrijf aan kortingen krijgt op de twee hoofdbelastingen op auto's? Zouden we daarbij dan ook moeten vragen dat er een plotselinge noodstop kan komen als het uit de klauwen loopt en dat het gemonitord moet worden? Of monitoren we alleen dingen die nodig zijn voor de energietransitie en zeggen we alleen tegen de importeurs van schone auto's: die maatregel is er

nu nog wel, maar of die er over twee of drie maanden nog is, weten we niet? Daarmee creëren we een grote onzekerheid voor maar één bepaalde groep autoproducenten en autoleveranciers.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Deze aanbeveling van de Algemene Rekenkamer ging zeer specifiek over de milieubelastingen. Als mevrouw Van Tongeren ook over een of twee andere vrijstellingen jaarlijks gerapporteerd wil hebben, vind ik dat prima. Ik stel dan voor dat mevrouw Van Tongeren vertelt welke dat zijn, zodat de staatssecretaris van Financiën daar rustig op kan reageren en kan vertellen of het verstandig is om dat ook elk jaar in mei te doen. Overigens vond ik het wel geniaal dat iemand bedacht heeft dat het de Teslatáks is als Tesla vanaf €50.000 het normale tarief gaat betalen dat heel de rest van Nederland betaalt. Het is de Teslakórting, of de Nissan LEAF-kórting of de Renault Kangookórting. Het is een korting. Ze betalen nooit een extra belasting; ze betalen maximaal het reguliere tarief dat de rest van Nederland betaalt. Ik moet zeggen: het was wel weer goed gevonden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik krijg zelden complimenten van het CDA, dus dit steek ik in mijn zak. De 1,25 miljard bestaat uit 500 miljoen bpm-vrijstelling en 750 miljoen verlaagd tarief motorrijtuigenbelasting voor de ondernemer, dus zeg maar de witte busjes. Wij willen graag meer groene busjes, dus wij zouden graag een monitoring willen op deze verschillende vrijstellingen, om te zien in welk tempo de witte busjes verduurzamen. Dus blijkbaar samen met het CDA vragen wij aan de staatssecretaris of dat dan ook gemonitord kan worden.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Prima. Ik wacht het antwoord van de staatssecretaris af. Ik hoop overigens wel dat we dit enigszins kunnen beperken, zodat we niet over alles een jaarlijkse monitor krijgen, maar inderdaad alleen over de vier of vijf duurste maatregelen. Deze maatregel hoort daarbij; dat is heel helder. Maar ik hoef niet elk jaar een lpg-monitor te krijgen. De vorige lobby ben ik nog niet vergeten. Die leverde zelfs een persoonlijke advertentie, paginagroot, op aan het ondergetekende Kamerlid in een landelijk dagblad, een heftig lobbyende prins en allerlei andere dingen. Het gevolg was dus de vrijstelling van de Mitsubishi Outlander. Ik ben heel benieuwd — en ik vraag de staatssecretaris om dit heel precies aan te geven — welke automerken de afgelopen drie jaar contact hebben gehad met het ministerie van Financiën, het ministerie van EZ en het ministerie van I en M, om voor een bepaald autosysteem te pleiten. Ik wil weten hoe vaak en op welke wijze. Dan ben ik heel benieuwd naar het resultaat, ook voor de amendementen die hier liggen. Dus graag een overzicht daarvan.

Als er wat extra belast kan worden, geeft het CDA er wel de voorkeur aan dat de accijnzen omlaaggaan, niet zozeer omdat wij vinden dat de accijnzen op zich niet hoog kunnen zijn, maar omdat wij de problemen in de grensregio geenszins vergeten zijn. Wij vragen de regering daarnaar te kijken.

Het tweede punt is een punt van een categorie die geenszins zielig is of die bij mij medelijden oproept. Het is gewoon een knelpunt dat naar ik vermoed gaat optreden. De wat vuilere auto's die nu onder het 25%-tarief vallen, vallen vanaf 1 januari 2017 onder het 22%-tarief. Dat betekent dat er voor de nieuwe versie van de auto minder bijtelling is dan voor de oude versie van die auto. Op basis daarvan kun je allerlei dingen construeren. Je kunt in een nieuwe auto gaan rijden. Je kunt proberen om de auto opnieuw toe te laten, want dan geldt het moment van eerste toelating. Is het niet verstandig om die auto's met het oog op de uitvoering en de eerlijkheid op dat moment onder het 22%-tarief te brengen als ook alle andere auto's maximaal 22% betalen? Of gaan we dan weer allemaal systemen verzinnen, zodat ze via een U-bocht of via het overnemen van elkaars kenteken of wat dan ook alsnog onder die 22% komen? Nogmaals, ik zeg dit niet omdat ik sympathie voor die auto's heb, wel omdat ik sympathie voor de uitvoering heb.

Het derde punt is dat er in de nieuwe Autobrief gelukkig meer belast wordt op basis van de cataloguswaarde en minder op basis van de milieuprestaties dan in de oude Autobrief. De verkoopprijs van een auto is heel goed te meten. Het is niet per ongeluk zo dat de staatssecretaris van Financiën bijna elk van zijn belastingen baseert op de transactieprijs. De btw, de loonbelasting, waarbij het loon de transactieprijs is, de accijnzen — dan moet je nog een beetje de hoeveelheid meten, maar dat lukt meestal ook nog wel — en zelfs de leidingwaterbelasting; het gaat allemaal over de hoeveelheden of over de transactieprijs. Die kun je namelijk redelijk objectief vaststellen en koper en verkoper hebben beiden het tegenovergestelde belang bij het vaststellen van de prijs. De een wil de prijs graag lager en de ander wil de prijs graag hoger. Bij belasting op milieugrondslag moet je de milieuprestaties goed en onafhankelijk meten, anders heb je een probleem. Hoe je het ook aanvliegt, van de linkerkant met de sjoemeldiesels of van de rechterkant — ik vraag me af wanneer we nu eindelijk dat fatsoenlijke meetinstrument krijgen waarbij de milieuprestaties wat nauwkeuriger worden vastgesteld — we moeten constateren dat het meten van milieuprestaties van auto's nog steeds gewoon een bende is en dat daarmee ook het gedeelte van de belasting dat op milieugrondslag wordt vastgesteld, inherent instabiel is.

Vraag 1: de vorige keer vroegen we al om een fatsoenlijke test; wanneer komt die fatsoenlijke test er? Vraag 2: op het moment dat die fatsoenlijke test er is, worden alle auto's in Nederland in een andere categorie ondergebracht, omdat zal blijken dat er een ander CO_2-plaatje aan vastzit. Gaat iedereen dan op dat moment een andere belasting betalen? Deze vraag is een beetje in lijn met die van de VVD-fractie, want de uitvoerbaarheid daarvan zou best wel lastig kunnen zijn voor de Belastingdienst, zeg ik er maar even bij.

Het tweede milieupunt gaat over de motie van de VVD en de SP, die wij ook gesteund hebben, over het schrappen van de milieuzones. Hier wordt nog eens voorgesteld om een roettaks in te voeren. Die roettaks is redelijk aanzienlijk voor auto's en is inderdaad niet prohibitief voor busjes. €5 per maand zal mensen niet bewegen om een andere auto te kopen, maar geeft hun ook geen handelingsperspectief om die auto in te wisselen. Andere landen hebben destijds gezegd: u krijgt van ons ook een premie om dat busje naar de sloop te brengen en een busje met veel betere milieuprestaties te nemen. Sterker nog, in die categorie vallen zelfs auto's met een gesubsidieerd uitlaatsysteem. Het klopt

dus allemaal niet. Nu hebben we twee parallelle systemen. Het ene is bedacht door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in combinatie met de gemeentes. Het andere is bedacht door het ministerie van Financiën, door de Belastingdienst. Van die twee ministeries mogen totaal verschillende auto's overal rijden. Straks krijgen we een catalogus voor waar de belastingbetaler met welke auto mag rijden. Dat lijkt me echt onwenselijk. Kunnen de ministers en staatssecretarissen van I en M en Financiën een keer met elkaar gaan praten en een gezamenlijk plan maken voor de auto's die ze niet willen?

Als dat heel oude, vervuilende dieselbusjes zijn, kunnen ze daar extra belasting op heffen. Ook kunnen ze een premie geven als die worden ingeruild, zodat de zzp'ers die vaak helemaal niet zo veel verdienen en al vijftien jaar in die busjes rijden een handelingsperspectief hebben waardoor ze een nieuw busje kunnen kopen. Je doet zo ook iets voor de binnensteden. Met het huidige beleid mag de zzp'er die in Alphen aan den Rijn woont straks niet in Utrecht naar binnen, maar wel in Delft, weer niet in Rotterdam en wel in Gouda. Jongens, dat wordt het echt niet. Enige mate van harmonisatie is bij busjes nog harder gewenst dan bij brommers en scooters, want daarmee rijd je over het algemeen niet van de ene kant van het land naar de andere kant. Met dit soort busjes gebeurt dat wel. We kunnen natuurlijk weer moties en Kamervragen indienen, maar men kan er ook gewoon over in overleg treden.

Tot slot. We spreken al jaren over het probleem dat je iedereen bij de autobelasting moet betrekken als je die heft. Een van de problemen die we constant zien, is dat mensen met een buitenlands kenteken niet op de juiste wijze onder de mrb getrokken worden. Je kunt heel lang met een buitenlands kenteken rijden. Je wordt wel aangeschreven op het moment dat je je inschrijft, maar als je uit een ander land komt en in de auto van je schoonmoeder blijft rijden, weet je met redelijke zekerheid dat je ontsnapt aan de heffing. Is de staatssecretaris bereid om met de 2 miljard foto's die via het PNR-systeem van auto's gemaakt worden te bekijken welke auto's met een buitenlands kenteken hier langer dan een paar maanden rondrijden, die te signaleren en ervoor te zorgen dat die onder de belastingheffing getrokken worden? Kan hij er tegelijkertijd voor zorgen dat de belastingheffing voor buitenlanders die met een buitenlands kenteken rijden eenvoudiger wordt? Als je hier tijdelijk een paar maanden werkt, zou je je auto met een online formulier, desnoods in je eigen taal, al vanuit het buitenland moeten kunnen in- en uitschrijven. Dat levert geen gerotzooi op. Het moet makkelijk zijn om te voldoen aan de Nederlandse wet. Men dient de autobelasting gewoon te betalen. Ik hoor gaarne de bereidheid om daar nu eindelijk een serieus plan voor te maken.

De **voorzitter**:
De staatssecretaris heeft gevraagd om een schorsing van ongeveer een kwartier ter voorbereiding van de beantwoording.

De vergadering wordt van 21.42 uur tot 22.04 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Voordat we gaan beginnen aan de beantwoording door de staatssecretaris wil ik de woordvoerders het volgende voorstellen. Gezien het tijdstip en gezien de intensieve discussie die dit wetsvoorstel behoeft, stel ik u voor alleen de beantwoording van de staatssecretaris in eerste termijn af te ronden. Er is volgende week op de plenaire agenda ruimte om dan de tweede termijn te houden, zodat het wetsvoorstel nog op tijd in de Eerste Kamer kan zijn. Een tweede reden waarom ik u dat wil voorstellen, naast het late tijdstip, want we werken hier natuurlijk altijd allemaal graag lang en hard, is dat er ICT-problemen zijn bij het ministerie. Dat is de reden waarom de amendementen ook wat later zijn. Ik heb begrepen dat het allemaal oplosbaar is, maar het helpt ons allen om de adviezen van de staatssecretaris te hebben voordat we de tweede termijn houden.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Vergeef mij de glimlach als ik ICT-probleem en deze staatssecretaris hoor. Maar wij hebben er begrip voor. Ik hoop dat het niet bij de aangifte is.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Nee.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Dan zijn we weer gerustgesteld. Daar gaan we het morgen over hebben. Ik vind dit een prima voorstel en ik zal bekijken of we eventueel donderdag kunnen stemmen, als de staatssecretaris dat nodig heeft voor een tijdige behandeling in de Eerste Kamer.

De **voorzitter**:
Ik geef die suggestie mee aan de planning.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Goed plan, maar mag ik er dan van uitgaan dat de tweede termijn op dinsdag is?

De **voorzitter**:
Dat wordt nog even uitgezocht. Dat hoort u morgen. In het conceptweekschema zal worden bekendgemaakt wat de voorlopige planning is van de tweede termijn.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Akkoord.

De heer **Bashir** (SP):
Ik ga ook akkoord. Ik had bijna om een brief gevraagd over de ICT-problemen, maar dat doe ik niet.

De **voorzitter**:
Aangezien we de verzekering hebben dat de problemen volgende week zijn opgelost, denk ik dat die eerder opgelost zijn dan dat de brief er zou zijn.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Prima.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Steun voor het voorstel.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ik steun het voorstel. In tegenstelling tot de heer Bashir hoef ik geen brief. Ik vrees overigens dat het een handgeschreven brief was geworden.

De heer **Groot** (PvdA):
Ook akkoord.

De **voorzitter**:
Dank voor uw steun. Dan geef ik nu graag het woord aan de staatssecretaris voor zijn beantwoording in eerste termijn.

☐

Staatssecretaris **Wiebes**:
Voorzitter. Tijdens mijn eerste begrotingsbehandeling als wethouder in Amsterdam was ik verantwoordelijk voor de ICT. Die viel uit op de avond van de begrotingsbehandeling. Toen hebben wij heel Amsterdam bediend met handgeschreven moties.

Wat is dit een mooi onderwerp. Iedereen is erin geïnteresseerd en dat maakt het zo goed. Er ligt een wet op de autobelastingen en dat is, als ik het zelf mag inschatten, geen voorzichtige doorontwikkeling van wat er lag. Dat gebeurt weleens in de fiscaliteit, maar nu niet. Ik zie dit echt als een noodzakelijke ingreep in een stelsel dat erg veel nadelen had ten opzichte van de voordelen die beoogd zijn. Ik zie ook dat we, als we dit zouden doorzetten, nog veel meer de nadelen zouden voelen van dit autobeleid.

Er zijn natuurlijk mensen en groepen die hier plezier aan hebben beleefd. Sterker nog, veel kopers van hybrides komen vrij smalend lachend en schouder kloppend op mij af en lijken een soort leedvermaak te hebben over het voordeel dat ze zelf hebben genoten. Maar wie er in elk geval niet van het beleid van de afgelopen jaren heeft genoten, is naar mijn stellige overtuiging de belastingbetaler, maar ook de reguliere automobilist en zeker de particuliere automobilist. Die waren niet blij. Ook het klimaat was niet blij.

Laat ik eerst eens ingaan op het klimaat, want dat heeft wel een grote rol gespeeld in dit debat. Hier staat hij dan: de VVD'er die vindt dat we wel degelijk iets aan het klimaatvraagstuk moeten doen. Als je geen staatsschuld aan je kinderen wilt achterlaten, moet je ook geen ecologisch probleem bij je kinderen achterlaten. Maar dan vind ik wel dat we het belastinggeld zo efficiënt mogelijk moeten inzetten. Dan moeten we er met wat belastingvoordelen heet, of subsidie, toch ten minste zeker van zijn dat we de meeste klimaatwinst voor ons geld hebben. Laat ik het nog minder ambitieus zeggen: wat we doen moet toch in elk geval werken? Het minste wat je mag verwachten is dat het iets doet voor het klimaat. En dat heeft het niet gedaan. Sinds 2008 hebben wij 6 miljard aan belastinginkomsten verloren en opgeofferd met een klimaateffect van nul. In het AO heb ik nog een kleine exercitie gedaan waarin ik heb beredeneerd dat wij als gevolg van deze subsidiëring in absolute zin meer CO_2 hebben uitgestoten. Dat zijn een heleboel goede bedoelingen, maar het klimaat kijkt ons nors aan en heeft niks aan goede bedoelingen. Dat verzin ik niet zelf, dat zeggen ook Policy Research Corporation en TNO: er was geen wezenlijk klimaateffect. De Algemene Rekenkamer noemt ons autobeleid "zeer inefficiënt". De OESO concludeert dat het klimaateffect van ons beleid "small or nonexistent" is. De Raad van State roept ons op om hiermee te stoppen. Als wij hiermee doorgaan, gaan steeds grotere hoeveelheden belastinggeld naar steeds grotere auto's. De nieuwe plug-inmodellen staan alweer klaar en hebben niet zelden meer dan 300 pk en wegen ruim meer dan 2.000 kilo. Dat heeft niet zoveel meer met groen te maken.

Wat wij ook onder ogen moeten zien, zijn de complexiteit van onze autobelastingen en de manieren om die belastingen te ontwijken. Het gaat niet alleen om de uitvoerbaarheid die slecht is. Laatst heb ik de top twintig van moeilijk uitvoerbare fiscale regelingen geïntroduceerd. De bpm staat daar zonder meer in. In de afgelopen jaren is er in Nederland een hele bedrijfstak ontstaan rond bpm-ontwijking, waar wij niks tegen kunnen doen. Er zijn bpm-taxateurs, er zijn bpm-importeurs, er zijn bpm-transporteurs, er zijn bpm-deukenintikkers, er zijn bpm-deukenuithalers, er zijn bpm-wielenafschroevers, er zijn bpm-wielenaanschroevers, er zijn bpm-specialisten. 150.000 van onze relatief nieuwe auto's importeren wij inmiddels uit buurlanden. Dat is wat wij doen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Tongeren wil een interruptie plaatsen, wellicht een bpm-interruptie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Als je de staatssecretaris zo hoort, zou je eerder denken dat hij lid is van de oppositie. Als dit de analyse van de regering is van het eigen beleid, zou ik zeggen: doe er iets aan! Dit is de regering, die heeft dit beleid voorgesteld. Als het beleid niet werkt, ofwel voor het klimaat of omdat het te ingewikkeld is, kom dan in de Wet Autobrief met beleid dat een stuk beter is voor het klimaat. Dat beleid tref ik niet aan. Of wordt er gewoon gezegd: we hebben het geprobeerd, het is mislukt, nu moet iemand anders het maar uitzoeken? Wij hebben al 2000 jaar armoedebeleid en ook de armoede is nog steeds niet opgelost. Maar daarom zeggen wij nog niet: armoedebeleid doen wij maar niet meer, dat hebben wij een keer geprobeerd maar dat lukt niet. Wat zijn dan de verbeterde voorstellen in dit wetsvoorstel? Ik heb ze niet kunnen vinden. Wij hebben het een keer geprobeerd. Dat lukte niet. Daar leer je van en dan kom je met beter beleid. Waar is dat betere beleid?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat vroeg mevrouw Van Tongeren al eerder en ik ga daar zo op antwoorden. Laat ik even het stuk over de complexiteit nemen. Daarover heeft mevrouw Schouten gevraagd of het verhaal over de bpm niet iets van ideologie is. In alle eerlijkheid: nee, ik had niet per se iets tegen de bpm voordat ik hier kwam, maar ik heb nu gezien wat de bpm doet en wat wij niet meer aankunnen. Ik heb een lijst van wel twaalf manieren — ik zal die hier zeker niet openbaren — om de bpm te ontwijken. Het is geen ideologie meer om daar iets aan te doen. Het past gewoon niet in een land met in prin-

cipe een goede Belastingdienst, waar wij er alles aan doen. Dat hoort zo niet te kunnen. Wij zijn geen land dat een hele bedrijfstak op de been houdt om bpm te ontwijken. Ik zie het als mijn plicht om dit te doen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Wij krijgen die lijst niet openbaar. Dat zou ik wel graag willen. Hoeveel van die twaalf manieren van bpm ontwijken worden onmogelijk gemaakt als het voorliggende wetsvoorstel op 1 januari 2017 in werking treedt?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik heb gezegd dat, zolang er een bpm bestaat, er een zekere mate van bpm-ontwijking zal zijn. Daarom heb ik dit ingezet als een eerste stap. Het is niet mogelijk en zeker niet verstandig om de bpm in één klap tot nul af te bouwen. Dan daalt de waarde van het hele wagenpark. Dan brengen wij leasemaatschappijen en fleet owners aan de bedelstaf. Dat kunnen wij niet doen. Dat is erg onverantwoord beleid en dat past een overheid niet. Dit is een eerste stap, waarbij aangetekend is dat naarmate de bpm lager is, de incentive en de prikkel om die te ontwijken ook beperkter is. Het ontwijken zal niet verdwijnen, het is nadrukkelijk een eerste stap. Als de heer Omtzigt mij vraagt om eventuele opvolgers op te roepen er iets aan te doen, zal ik dat zeker met enthousiasme doen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
De staatssecretaris zegt dat er meer dan 100.000 auto's zijn die via een parallelimport een groot deel van de bpm ontwijken, met een hele industrie daarachter. Kan de staatssecretaris jaarlijks aangeven hoe zich dat ontwikkelt? Ik heb gesproken over het gat van de mrb, wel bekend, maar ik zou het gat van de bpm graag gemonitord hebben om te zien of wij dat kleiner krijgen. Anders mag de rest van Nederland het weer vrolijk opbrengen, ofwel binnen de autobelasting of ergens anders. Is de staatssecretaris daartoe bereid?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat is ook wat mij steekt. Anderen brengen het natuurlijk op, dat is duidelijk. Maar als ik precies wist wat het gat was en als ik het kon kwantificeren, konden wij iedereen betrappen. Zo zit het niet in elkaar. Wij weten dat er een enorme groei is geweest van de import van jonge gebruikte auto's. Wij weten ook dat er een heleboel manieren zijn om de bpm te verlagen. Sommige zijn slim en legaal, andere zijn slim en niet legaal. Er zijn een heleboel methodes. Wij hebben de afgelopen jaren gevochten tegen de juridische bierkaai om te proberen daar allerlei listen op te verzinnen. Dat is tot nu toe onvoldoende gelukt. Ik kan het gat dus niet kwantificeren. Wij kunnen wel kijken naar de doorgroei van de parallelimport. Dat is een indicatie, maar niet meer dan dat.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik zou willen vragen of wij die parallelimport van alle auto's tussen nul en drie jaar die geïmporteerd worden — dat is een redelijk goede proxy om te bekijken — jaarlijks kunnen zien. Dan hebben wij een idee of dit gat kleiner wordt of groter en of het beleid effectief is of niet. Is de regering daartoe bereid?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Voor dit goede doel ben ik zonder meer bereid om na een jaar weer te komen met cijfers over de import van gebruikte auto's, bijvoorbeeld tussen nul en drie. Dat is niet het probleem. Het punt is dat we daaruit niet kunnen afleiden of het beleid werkt. Het is sterk gestegen, maar je weet niet wat de stijging anders zou zijn geweest. Ik ben ervan overtuigd, zo zeg ik tegen de heer Omtzigt, dat dit slechts een eerste stap is en niet het einde. Deze stap zal niet het hele probleem oplossen, omdat het onmogelijk is om de bpm binnen vier jaar op een verantwoorde manier af te bouwen. Dat kan niet. Inherent daaraan is dus dat het een eerste stap is. De heer Omtzigt heeft dan ook volkomen gelijk als hij zegt dat het hier niet bij mag blijven.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Ik zou iets de andere kant op willen redeneren. De staatssecretaris weet niet of het werkt, maar gaat het wel afschaffen. Het is inderdaad zo dat je een belasting niet kunt ontwijken als je haar niet heft. Dat is inderdaad de meest effectieve manier om ontwijking te voorkomen, maar we hebben heel veel belastingen die mensen bijna allemaal op een bepaalde manier proberen te ontwijken. De vraag is of het inderdaad een effectieve manier is om ons belastinggeld dan weer uit te geven, laten we het zo maar noemen. Een lagere bpm betekent dat ergens anders de belasting omhooggaat. Met het oog daarop wil ik wel weten of het effectief is wat we aan het doen zijn. Zo niet, dan schaffen we iets af, waarvan we uiteindelijk vinden dat het ook op een andere manier gerealiseerd had kunnen worden, namelijk met een op zichzelf verdedigbare belasting op de aanschaf van een gebruiksgoed. Dat is namelijk wat we ook van de btw kennen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Deze komt natuurlijk nog boven op de btw. Maar los daarvan, de lijn van mevrouw Schouten hebben we wel steeds aangehouden. Wij dachten ook dat het toch mogelijk moest zijn om een belasting waar de politiek voor kiest, uitvoerbaar te maken en het ontwijken ervan tegen te gaan. Wij dachten dat jarenlang, maar we zijn steeds weer met de neusjes tegen de muur gelopen, omdat er steeds weer juridische beperkingen bleken te zijn. Ik zeg eerlijk dat we eigenlijk een beetje uitgedacht zijn. We hebben een heleboel dingen bedacht, we hebben allerlei procedures verloren en ook hebben een heleboel dingen de juridische toets niet doorstaan. Het is ons eenvoudigweg niet gelukt om het onder de knie te krijgen en ondertussen stijgt de parallelimport maar door. De lijn van mevrouw Schouten is zonder meer de meest logische, maar het is ons tot nu toe niet gelukt. Dit is een belasting, waarbij wij gevangen zitten in een juridisch net en die wij niet goed uitvoerbaar krijgen.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Dat geloof ik graag van de staatssecretaris, maar ik wil dan wel net als de heer Omtzigt die ontwikkeling kunnen volgen. Stel dat we op een bepaald niveau van de bpm zien dat die parallelimport helemaal niet meer interessant is. Volgens mij hebben we dan te maken met een nieuw wegingsmo-

ment, laat ik het zo maar noemen. Ik wil dat de Kamer dan zelf die afweging kan maken.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik kan mevrouw Schouten geruststellen, want de afbouw bedraagt überhaupt maar 12%. Als we in dit temp doorgaan, hebben we nog acht wegingsmomenten te gaan en dat vind ik eerder te veel dan te weinig. Ik ben het wel met haar eens dat er een punt kan komen waarop je zegt: de bpm is nu zo laag dat het niet meer loont om al die heisa uit te halen. Dat kan zonder meer waar zijn, maar dat maakt deze eerste stap in mijn ogen niet minder "no regrets". Het is ook een belangrijke stap en ik zou het percentage daarom niet willen verlagen. Eigenlijk vind ik 12% nog best zuinig.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik schrok ook toen ik in de nota naar aanleiding van het verslag las dat de parallelimport 150.000 auto's bedraagt op een totaal van 400.000 auto's. Een derde van de auto's die nieuw verkocht worden in Nederland, komt gewoon uit het buitenland! Ik schrok van dat aantal. De bpm van een Volkswagen up! was in 2014 €800 en nu €1.700. Met andere woorden: het is in twee jaar tijd verdubbeld. De parallelimport is daardoor de afgelopen jaren alleen maar aantrekkelijker geworden. En nu probeert de staatssecretaris dat gat langzaam dicht te schroeien met een reductie van de bpm met 12%. Daarmee bereik je niks. Heeft de staatssecretaris geen andere instrumenten om die parallelimport en dus die ontwijking dicht te schroeien?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Daarop moet ik volgens mij antwoorden met het antwoord dat ik net aan mevrouw Schouten gaf: nee, ik denk dat we de bpm moeten afbouwen. Tegelijkertijd zijn we net als bij de bpm bezig om, in de woorden van de heer Van Dijck zelf, de kerstboom aan CO_2-fratsen af te bouwen. Ze wordt dus wel gelijker. Ze wordt minder CO2-afhankelijk. Dat betekent dat er een soort scharnierpunt in zit en dat het bij de ene omhoog kan gaan en bij de andere omlaag. Maar als totaal gaat het volume omlaag. Er komt minder bpm. Die gaat omlaag.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik ben bang dat het heel langzaam gaat. Als de staatssecretaris het gaat monitoren, ben ik bang dat hij zal zien dat het in de komende jaren op het niveau van 150.000 auto's of misschien zelfs hoger blijft liggen. Als je een bpm op gewicht zou invoeren, of als je de parallelimport volledig met bpm belast voor auto's jonger dan vijf jaar, zou je in één klap de parallelimport dichtschroeien en daarmee de ontwijking, zo heb ik begrepen. Heeft de staatssecretaris aan dat soort maatregelen gedacht?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Zeker, er is aan al dat soort maatregelen gedacht. Ik denk dat de heer Van Dijck degene is die het antwoord dat ik nu ga geven het minst graag wil horen: sommige dingen stuiten op Europese regelgeving voor de interne markt. Maar laat de interne markt nu net het deel van de Unie zijn waarover hij en ik het eens zijn, denk ik, in die zin dat wij er heel veel aan hebben. Ik zie nu toch een ja bij de heer Van Dijck. Deze pakken ze me niet meer af.

Ik kom nu op de vraag van mevrouw Van Tongeren, maar zij is weg, zie ik. Haar vraag was: hoe moet het dan?

De **voorzitter**:
Ik hoor van alles in de zaal, maar het kan ook zijn dat mevrouw Van Tongeren net even naar buiten is. Maar haar medewerkers luisteren mee.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik ga de beantwoording toch doen, met spijt dat mevrouw Van Tongeren hier niet is. Zij heeft immers een goede vraag gesteld: hoe moet het dan? Voor duurzaamheid zetten wij in op Europees bronbeleid. Ik zie ook de heer Van Weyenberg niet, maar die begint altijd vies te kijken als hij dat hoort. Wij zetten in op Europees bronbeleid, omdat dat werkt. Dankzij Europees bronbeleid zal de CO_2-uitstoot, als wij bijvoorbeeld de inzet van het Europees Parlement nemen, in heel Europa dalen tot ergens in de range rond de 70 gram per kilometer. Als wij de inzet van Nederland zouden realiseren, zou die in 2025 ook op 70 gram komen en zouden wij in 2030 op 35 gram komen. Zulke getallen zijn ongehoord. De autowereld was in shock toen er een auto werd geïntroduceerd met 99 gram per kilometer. Iedereen stond met de oren te flapperen: hoe kan dit? Nu hebben wij het over getallen als 70 gram in een niet te verre toekomst of 35 gram in 2030, gewoon, met heel veel gemak. De Commissie heeft het daarover, het Parlement heeft het erover. Dat zijn ongehoorde getallen.

In juni komt de Europese Commissie met een concreet voorstel. Dat is efficiënt milieubeleid. Dat zorgt ervoor dat ook met deze Autobrief auto's niet viezer worden. Nee, zeg ik in de richting van de heer Van Weyenberg, het is niet waar dat ze viezer worden. Overigens denk ik niet dat de heer Van Weyenberg vies of schoon bedoelt maar dat hij doelt op CO_2-uitstoot, wat weer iets heel anders is dan viezigheid. Auto's gaan van 107 gram naar 96 gram en daarna door naar de genoemde 70 en eventueel de genoemde 35. Dat is efficiënt Europees beleid. Na de interne markt is dit mijn tweede favoriet in Europees beleid, want het werkt. Het werkt! De verschoning die wij in Nederland hebben bereikt en die wij volgens de heer Van Weyenberg terugdraaien, is gezichtsbedrog. Het klimaat trekt zich niets aan van onze landsgrenzen. Het bestaat niet echt. Het is allemaal via het waterbed weggelekt, want jawel, het waterbed werkt ook echt. Het was weggegooid geld. En dit beleid werkt, beter dan wij het zelf zouden kunnen. Naar 70 gram, naar 35 gram, revolutionaire getallen. En zo moet het.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dat gaan we zien, dat bronbeleid. Het zou heel mooi zijn; ik heb er ook helemaal niets tegen. Maar de staatssecretaris moet wel erkennen dat met zijn brief de in Nederland verkochte auto's 10% meer CO_2 gaan uitstoten. Dat blijkt gewoon uit de doorrekeningen. Dat kan de staatssecretaris niet erg vinden vanuit bronbeleid, doordat in een ander land dan een minder vervuilende auto mag worden verkocht, maar dat is wel wat uit de doorrekeningen blijkt.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Nee, weliswaar vind ik de Nederlandse uitstoot, binnen de grenzen, irrelevant, maar feit is: die gaat van 107 naar 96. Dat is doorgerekend. Ik denk dat de heer Van Weyenberg in de war is met de vergelijking met het referentiescenario. Het referentiescenario is echter een niet bestaande wereld, die door vier gerenommeerde instituten als verspilling is weggezet. De Nederlandse auto gaat minder CO2 uitstoten, van 107 gram per kilometer naar 96 gram per kilometer. Zo is de doorrekening.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Tot slot dan. Ik heb de analytische vaardigheden van de staatssecretaris hoog zitten, maar als we naar het kabinetsbeleid kijken, kijken we altijd naar wat het beleid doet ten opzichte van het basisscenario. Dat doen we bij al het beleid, alleen blijkbaar hier nu even niet omdat dat inderdaad zou laten zien dat de uitstoot toeneemt. Ik vind het opvallend dat de staatssecretaris nu een andere manier propageert om ernaar te kijken. Ten opzichte van het referentiescenario is de vervuiling namelijk gewoon groter, zoals ik in mijn inbreng ook heb gezegd.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Je mag het met een referentiescenario vergelijken, maar degene die de ramingen maakt, is dezelfde als degene die in datzelfde rapport opschrijft dat dit verspillend is en dat je er zo niet naar zou moeten kijken. Tussen nu en straks daalt de CO_2-uitstoot van 107 gram per kilometer naar 96 gram per kilometer gemiddeld in het Nederlandse wagenpark.

Dan kom ik op het tweede antwoord op de vraag "hoe moet het dan?". We verminderen dus onherroepelijk de CO_2-afhankelijkheid van het systeem. De vergroening die ik zojuist heb genoemd bereiken we met veel minder subsidie. De belastinginkomsten worden veel robuuster, want we gaan niet nog een keer 6 miljard door het putje laten lopen. Bovendien nemen de autobelastingen een kleine aanloop om eenvoudiger en beter uitvoerbaar te worden, zij het dat het bij sommige dingen nog gaat om een eerste stap; daar kom ik straks nog op terug.

Wie is dan de winnaar? De winnaar straks is de verliezer tot nu toe. Tot nu toe was het de gewone belastingbetaler, de gewone automobilist, de particulier die betaalde. Die wint bij dit wetsvoorstel. Het is de gewone, vooral ook de particuliere, autorijder die wint. De vrees van de heer Bashir spreek ik tegen; het is niet de zakelijke rijder voor wie dit een feestje is. Ik zeg dit in alle oprechtheid en wil ook niet dat zijn uitspraak waar is. Als die waar zou zijn, zou ik het corrigeren. Er is geen verschuiving van lasten van de zakelijke rijder naar de particuliere. Die is er niet. Het is de particuliere rijder die iets minder mrb gaat betalen, die door middel van zijn nieuwe dan wel tweedehandse auto profiteert van een lagere bpm en die ook nog steeds een pluginachtig voertuig zou kunnen rijden met een zeker voordeel in de mrb. Er is geen verschuiving naar de zakelijke rijder. Ik kom straks even terug op de vragen van de heer Bashir over de 22%, 23% en 25%. Het belangrijke punt hier is echter dat het de gewone autorijder, vooral de particuliere autorijder is die hierbij wint.

Ik ga naar de verschillende vragen die er nog aanvullend zijn gesteld. Ik houd ervan om mijn beantwoording een zekere ordening mee te geven, maar de vragen zijn zodanig breed dat ik in arren moede maar heb besloten om het pad in chronologische volgorde af te zakken. Het is niet anders. Het spijt mij wel, want bundeling maakt het altijd wat spannender, maar het is me gewoon niet gelukt in die twaalf minuten.

De heer Bashir heeft een vraag over betalen naar gebruik. Het is de toekomst die hij ziet en hij wil weten wat eraan is gedaan in het autoteam. De heer Bashir memoreerde al dat er in het energieakkoord wederom is afgesproken dat in deze kabinetsperiode geen stappen worden gezet door het kabinet hierin. Private partijen kunnen wel initiatieven nemen en het Rijk kan vanaf 2016 aan die initiatieven deelnemen als gesprekspartner. Ook het autoteam is beschikbaar als vraagbaak. Er zijn nog geen vragen gekomen. Wel is afgesproken dat initiatieven afhangen van toekomstige politieke besluitvorming en niet die van nu. Daarmee zeg ik tegen de heer Bashir dat niet alleen de besluitvorming aan het volgend kabinet is, maar dat wij dat volgende kabinet ook de visievorming op dit terrein gunnen. De heer Bashir heeft gevraagd waarom de roettaks niet eerder kan worden geïntroduceerd. Wij hebben ervoor gekozen om het systeem in principe zo eerlijk mogelijk te maken. Als je een belasting introduceert die voor veel gebruikers merkbaar zal zijn, dan maak je die niet populairder door mensen te belasten voor iets wat zij niet hebben gedaan. De roettaks moet in elk geval aansluiten bij de daadwerkelijke roetuitstoot en niet bijvoorbeeld bij het bouwjaar, maar dat betekent dat ons systeem dat pas vanaf 2019 aankan. Dat ligt niet alleen aan de systematiek binnen de Belastingdienst, waar we eerst ons autobelastingsysteem moeten vernieuwen; de Belastingdienst noemt dat zelf "renoveren". Het ligt er ook aan dat de basisdata door de RDW moeten worden aangeleverd. Die data zijn grotendeels op orde, maar niet helemaal. Er zitten gaten in de database en die moeten nog worden gevuld. Willen wij dit op een eerlijke en verdedigbare manier doen, dan kan dit niet eerder. Het is geen obstructie. Als je bijvoorbeeld eerder van de milieuzones af wilt, heb je er ook baat bij dat de smerigste auto's het eerst van de weg zijn. Dan heb je de milieuzones niet meer nodig. Eerder lukt het echter eenvoudigweg niet. Aan een ding begin ik niet meer. Dat heb ik aan het begin nog een keer aan de Kamer toegezegd en toen werd er nog blij gekeken, maar inmiddels werkt het af en toe ook tegen mij. Ik ga geen dingen introduceren die de Belastingdienst eenvoudigweg niet kan uitvoeren, want uiteindelijk krijgen Nederlanders daar last van.

De heer Bashir vraagt ook naar de bijtelling. Hij zegt eigenlijk dat de opbrengst daarvan naar de leaserijder gaat. Ik houd vol dat juist de particulier hiervan profiteert. Zijn vraag is wel terecht waarom die bijtelling van 25% naar 22% gaat. Dat is toch een tegemoetkoming, aldus de heer Bashir. Dat is het niet. In het hoogste bijtellingstarief zit helemaal niet zo veel meer, dus gewogen gemiddeld gaat de bijtelling helemaal niet omlaag. Je kunt je wel afvragen waarom die naar 22% gaat. Wat is de logica om die niet op bijvoorbeeld 25% te laten? De bijtelling is niet primair een puur politieke keuze, maar de getalsmatige uitkomst van het streven om privévoordeel van een zakelijke auto te belasten als loon in natura. Uiteindelijk is die afgeleid van de gedachte dat het loon is dat op een reguliere manier moet worden belast. Je kunt dan zeggen dat het ook gek is dat we eerst over 25% nadachten en dat het nu ineens 22%

is. Hoe kan dat dan? Het loon in natura wordt een steeds kleiner percentage van een groter bedrag. Ten eerste dalen de variabele kosten. Het brandstofverbruik daalt, de levensduur neemt toe en de afschrijving daalt dus, maar de investering neemt toe. Auto's krijgen steeds meer technieken aan boord, juist om zuiniger te kunnen rijden. Er is een steeds kleiner percentage van een groter bedrag. Het is niet primair een politieke keuze geweest. Het is een uitkomst van ingewikkelde deliberaties die tot mijn spijt in de relatie tot het verleden nog niet in een keihard model zijn geland, maar wel in keiharde overwegingen. Het maakt ons kwetsbaar voor allerlei procedures, als wij opportunistisch en zonder onderbouwing dat getal heen en weer gooien. Ik ben er dan ook geen voorstander van om dat getal op te krikken en daarmee juist de zakelijke auto zwaarder te belasten. Het is mijn bedoeling geweest om dat neutraal te doen. Als er al iets verschoven is, zal juist de particuliere rijder hiervan kunnen profiteren.

De heer **Bashir** (SP):
Ik wijs er wel op dat de andere bijtellingspercentages dan die 25% die in de loop van de jaren zijn geïntroduceerd ook geld hebben gekost en dat dat ook ergens anders vandaan is gekomen. Het zou dus nu heel raar zijn om het geld dat daarin is gepompt, daar ook te houden. Kan de staatssecretaris het percentage van 23 overigens onderbouwen? Is dat op geen enkele manier te onderbouwen? Ondernemers hebben allerlei voordelen. Ze kunnen bijvoorbeeld de verzekering en de keiharde wegenbelasting aftrekken van de winst, vooral als ze privé heel veel kilometers maken. Dan denk ik dat je die 23% ook kunt onderbouwen. Dat moet kunnen, ook gezien het verleden, toen het percentage zelfs op 25 stond.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik ben niet bereid al te opportunistisch toe te rekenen naar iets waarvan ik niet zeker weet of het het draagvlak ten goede komt. Ik denk echter dat ik aan de kant van de heer Bashir sta als ik zeg dat het niet de bedoeling moet zijn van deze Autobrief en wet om de particuliere autorijder meer te laten betalen. De gemiddelde autorijder heeft baat bij deze wet. Wat het einddoel betreft, denk ik dus dat de heer Bashir en ik in dezelfde richting kijken.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb nog een korte vervolgvraag, of eigenlijk herhaal ik de vorige vraag. Heel veel zakelijke rijders hadden, althans in het verleden, een hogere bijtelling. Die is verlaagd naar 14%, of in sommige gevallen naar 7%, 0% of 20%. Zij hebben ook allemaal voordeel gehad. Waarom kijkt de staatssecretaris op dit moment, nu er geld is in de zakelijke sfeer, puur naar dat bedrag en niet naar de historie en hoe die is gebouwd? We hebben de 6 miljard waar de staatssecretaris het net over had hier immers ingepompt om de vergroening voor elkaar te krijgen. De staatssecretaris heeft gezegd dat dat niet is gelukt. In plaats van het geld weg te halen, zegt de staatssecretaris nu dat we het geld puur bij de zakelijke leaserijders halen en dat we niet gaan delen met de particulier. Kan hij dat ook onderbouwen?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het zou best zo geweest kunnen zijn dat de zakelijke rijder meer van de subsidies heeft geprofiteerd dan de particuliere rijder. Waar je het ijkpunt legt, is een keuze. Het is inderdaad een politieke keuze en ik heb ervoor gekozen om het afgelopen jaar als ijkpunt te nemen. Als we tien jaar teruggaan, dan zijn er weer andere ijkpunten. Daar heeft de heer Bashir volkomen gelijk in. Ik heb echter dit ijkpunt gekozen. Uit zijn onderzoekende blik maak ik op dat hij misschien andere ijkpunten zou hebben gekozen.

Mevrouw Van Tongeren heeft ons het Indiase model voorgespiegeld, waarbij overheidsauto's op kern- en kolenelektriciteit rijden. Ze is er nu niet, dus ik zal er geen onaardige dingen over zeggen. Dat doe ik alleen als ze er wel bij is. Haar serieuze vraag is hoe de Autobrief bijdraagt aan de doelen in het energieakkoord. Wat is het ingroeipad en hoe heeft dat te maken met die 200.000? In het energieakkoord zijn er geen puur fiscale doelen gesteld, anders dan eentje: elektrische voertuigen moeten ten minste tot en met 2018 enige fiscale ondersteuning krijgen. Daar voldoet dit aan. Sterker nog: via het half- en driekwarttarief van de mrb is er ook nog enige ondersteuning voor deze voertuigen na 2018. Dat doel is dus gewoon netjes gehaald.

Mevrouw Van Tongeren maakt zich alleen zorgen over de vraag welke bijdrage geleverd wordt aan die 15 tot 20 petajoule. Dat staat op zich gewoon in het wetsvoorstel, want dat is berekend. Deze Wet uitwerking autobrief levert daar een extra bijdrage van 1 à 2 petajoule aan. Dat moet gezien worden in het kader van het hele mobiliteitsdomein. Dan kun je dus niet zien in hoeverre je die 15 tot 20 haalt. Ik begreep dat inmiddels is berekend dat dat ruwweg wel gehaald wordt. Maar deze bijdrage staat gewoon in het stuk.

Op andere, niet fiscale terreinen, zijn ook allemaal afspraken gemaakt, van gedragsveranderingen tot en met zuinige banden. Er wordt het een en ander uitgewerkt in de brandstoffenvisie. Daar kan ik echter niet zo authentiek over vertellen, want dat doen mijn collega's en die rennen daar hard voor. Ik heb daar niet de laatste informatie over. Er zijn echter allerlei andere afspraken gemaakt in het kader van het energieakkoord op het terrein van mobiliteit.

De elektrische auto's komen in de voorzichtige raming van TNO uit op ongeveer 100.000. Is dat erg waarschijnlijk, kan men mij vragen. We zitten al vrij ver over de 90.000 heen. Dit is een doel dat in 2020 moet zijn gehaald. We kunnen denken dat we er zijn, maar in alle eerlijkheid denk ik dat niet. Ik denk dat er een hele zwerm van nieuwe elektrische modellen op de markt komt. Waar de actieradius van eerste auto's echt niet boven de 100 km uitkwam, hebben we nu auto's die verder dan 400 km komen. Er komen Tesla's uit voor veel lagere bedragen, maar ook de mainstreammerken komen allemaal met platforms waarop ook elektrische auto's kunnen komen. Ik denk niet dat de 93.000 van vandaag ertoe leiden dat we er 100.000 hebben in 2020. Dat denk ik niet, maar het is wel de raming en die sturen we dan eerlijk mee.

Dan kijkt de heer Van Weyenberg mij aan en vraagt of het genoeg is. Die 200.000 was geen doel, maar wel een ambitie. Een heel groot deel daarvan bestond uit de plug-ins. Het zijn nu echter juist de plug-ins waarvan wij hebben gezegd dat ze eigenlijk onvoldoende bijdragen aan het

beleid. Noem het gewijzigd inzicht. Desondanks denk ik dat het best kan zijn dat we zeer ver boven die 100.000 uitkomen, maar ik laat de raming gewoon de raming. Daar zijn ramers voor. Die moeten zich niet laten tegenspreken door politici, want die hebben allemaal belangen en daar moet je nooit naar luisteren.

De **voorzitter**:
Daar gaan we nog eens even over door. Het woord is aan de heer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Dat hoorden we bij de Autobrief I ook. Toen was er in de Kamer al een aantal leden, waaronder ik, die hadden gekeken en die Mitsubishi Outlander en die Volvo zagen komen. En daar gingen we aan de 100.000. We mochten het echter vooral niet over de ramingen hebben, want die gingen uit van de modellen die op dat moment op de markt waren. Maken we met deze brief weer precies dezelfde fout, namelijk dat we ramingen maken op basis van de modellen die er nu zijn? Moeten we dan over een jaar of twee ineens weer de handen in de lucht steken en zeggen: o, we hadden geen idee dat die nieuwe modellen zouden komen en dat iedereen erin zou rijden? Ziet de staatssecretaris het risico dat we straks een paar honderdduizend elektrische auto's hebben die tegen een tarief van 4% rijden en dat we dan bedenken dat we een gat van meer dan een miljard hebben met wel milieuwinst, maar relatief weinig?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dit is precies de vraag die de heer Omtzigt in zijn eerste termijn heeft gesteld. Hij heeft er nog vervolgvragen op gesteld ook die heel nuttig waren. We kunnen nu de volgorde helemaal door elkaar gooien. Daar is op zich niet zo heel veel op tegen, maar ik wil hem gewoon straks het antwoord geven. Anders raak ik draad kwijt door al de tussendoordingen. Als hij erop staat, kan ik het echter ook nu doen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Nee, daar sta ik niet op. Ik wil nu graag één antwoord hebben. Zijn deze ramingen gemaakt op basis van huidige modellen of zitten de modellen die al in de pijplijn zitten er ook in en zijn de gedragseffecten daarvan erin verwerkt?

Staatssecretaris **Wiebes**:
De gedragseffecten zijn daarin zo goed mogelijk meegenomen. De organisatie TNO heeft op een vrij technologische manier naar de toekomst gekeken, maar is niet alleen maar stil blijven staan bij de modellen die op dit moment op de markt zijn. Op de vraag of dat risico's geeft, ga ik zo antwoord geven. Net als op de vraag wat we daaraan moeten doen. Daar heeft de heer Omtzigt een aantal begrijpelijke vragen over gesteld.

De **voorzitter**:
Daar komt de staatssecretaris later op terug.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Mevrouw Van Tongeren was ook bezorgd over het in Nederland houden van de hybrides. De eerste keer dat ze mij daarop bevroeg, maakte ze zich zorgen over het klimaat en mijn antwoord is steeds dat klimaat zich niet aan landsgrenzen houdt. Nu zegt zij dat het ook om luchtkwaliteit gaat en vraagt of wij die dingen hier houden. Daar heb ik wat aan zitten modelleren. Ik heb eerst even gekeken of de export al op gang komt. Nee, nu nog niet. Die plug-ins zijn er echter ook nog niet zo lang — daar heeft de heer Van Weyenberg gelijk in — dus hoe zouden ze nu geëxporteerd kunnen worden? Daarom heb ik even gekeken naar een parallel. Ik probeer de vraag van de heer Van Weyenberg serieus te beantwoorden. Die vraag werd ook door mevrouw Van Tongeren gesteld. We hebben dit eerder gehad. We hebben eerder gesubsidieerde voertuigen gehad die daarna uit de lease kwamen. Neem even het gevalletje de Prius II. Dat is een auto die al een hele tijd niet meer wordt gemaakt. Die is destijds uit de lease gekomen. Ik heb geprobeerd om te checken wat daar nu de export van was. Op een totaal aantal conventionele hybrides van ergens tussen de 100.000 en 120.000 lijkt die export zich te stabiliseren op zo'n 4.000 tot 5.000 auto's. Dat is geen massale export. Bij de export uit Nederland gaat het om zuinige diesels. Die gaan wel hard, maar deze auto's zijn in het verleden niet zo hard gegaan. Maar zou dat in de toekomst ook zo kunnen? Ik heb geprobeerd om de integrale kosten voor de consument in beeld te brengen. Zo is de afschrijvingscurve hetzelfde. Dan zie je dat het voor de consument in bijna alle gevallen aantrekkelijk blijft om zo'n auto te gaan rijden. Er is geen reden om aan te nemen dat die auto's zullen blijven staan op Marktplaats en niet meer gereden worden door gewone, particuliere consumenten. Wie een som maakt, ziet dat het nog steeds aantrekkelijke producten zouden kunnen zijn. Dan heb ik gerekend met een ietsjepietsje realistischere verhouding tussen elektrisch rijden en niet-elektrisch rijden. Dat maakt dus nog steeds een heel goede kans. Ik zie geen reden om aan te nemen dat ze geëxporteerd worden. Overigens kijken wij daar in 2018 nog een keer naar. Ik geloof dat ik dat ook ergens heb opgeschreven. Dat gaat dus ook gebeuren. Op dat herijkmoment kom ik straks ook nog even terug in relatie tot de vragen van de heer Omtzigt. In 2018 steken wij daar de thermometer in om te kijken wat er gebeurt. Dan zien wij misschien iets wat dan ook voor het eerst gebeurt, want nu is er nog geen sprake van export van plug-ins.

De **voorzitter**:
Ik heb begrepen dat de heer Van Weyenberg hier een vraag over heeft. De heer Van Dijck had nog een vraag over een vorig punt. Vindt u het goed als de heer Van Weyenberg hierover eerst een vraag stelt, mijnheer Van Dijck?

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik had tussendoor een klein puntje van orde. Kan de staatssecretaris iets sneller de vragen van mevrouw Van Tongeren beantwoorden? Want ze is er niet.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik ben ermee klaar. Ik ben erdoorheen.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
O, dan is het goed.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik ben ermee klaar. Ik ben erdoorheen, maar het staat nu in de Handelingen. En een gestelde vraag neig ik te beantwoorden. Dat wordt mij regelmatig als een grote zwakte voor de voeten geworpen, maar ik wil daaraan vasthouden.

De **voorzitter**:
Dat wordt zeer gewaardeerd door de Kamer als geheel.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Zeker, voorzitter. Ik zou de staatssecretaris willen aanmoedigen die gewoonte voort te zetten. De staatssecretaris zegt: ik ga monitoren in 2018 richting 2019. Maar dan heeft hij er ook geen bezwaar tegen om te monitoren in die richting. Ik heb hem gevraagd om vanaf nu elk halfjaar naar die export te kijken, zodat wij daar in de loop van 2018 een beslissing over kunnen nemen. Eén keer in 2018 kijken vind ik namelijk aan de late kant. Waarom gaan wij vanaf nu niet halfjaarlijks bekijken wat er gebeurt met die exportcijfers? Volgens mij worden die namelijk goed bijgehouden.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat is waar, maar laten wij het niet te wild maken. Op dit moment komen helemaal niet zo veel plug-inauto's uit de lease en de auto's die uit de lease komen worden nu niet dominant geëxporteerd. Dat zijn minimale getallen. Die heb ik hier. Het stelt helemaal niets voor: 200 in heel 2015. Nou, er zijn er meer in de berm beland dan dat er geëxporteerd zijn. Laten wij het gewoon netjes doen. Wij hebben niet voor niets in 2018 een evaluatie. Dat is helemaal niet zo ver weg. Dan is die Autobrief net van kracht. Hij begint in '17. Om dat nu elk halfjaar te gaan doen lijkt mij wat veel van het goede, maar wat de heer Van Weyenberg zegt is waar: de cijfers zijn er. Maar laten wij het niet te gek maken.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Wij hebben nog een tweede termijn. Dan zal ik er wat op zeggen. De staatssecretaris begint nu over die getallen, maar ik herinner hem even aan de woorden waar hij dit blokje zelf mee begon: het is inderdaad niet zo'n eerlijke vergelijking want ze komen nog nauwelijks uit de lease.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat zeg ik er eerlijk bij.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Zeker. De staatssecretaris zei dat er in de eerste ronde eerlijk bij, maar begon daarna toch met die 200 te schermen. Dus ik dacht: ik herhaal die terechte woorden van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik doe er geen woord aan af: het is volkomen waar dat ze nog niet dominant uit de lease komen. Ik kan er niets anders van maken.

Mevrouw Neppérus heeft mij gevraagd naar de dubbele belasting. Zij en ik hebben de afgelopen twee jaar inmiddels een traditie opgebouwd in het gevecht tegen dubbele belastingen. Nou weet ik niet of ik dit een dubbele belasting vind, maar laat ik het zo formuleren: als wij een stimulans inbouwen om smerige auto's weg te doen, laat het dan ook zo zijn dat wij eerder van die milieuzones af zijn. Het is immers een rare maatregel als je de mobiliteit in je stad en je land zo organiseert dat je bepaalde delen niet in mag omdat je auto te vies is. Je zou ernaar moeten streven dat die auto's schoner worden. Dit is hopelijk net dat duwtje dat ervoor zorgt dat wij eerder van die milieuzones af zijn — er wordt trouwens door haar buurman streng naar mij gekeken — maar dat is uiteindelijk aan de gemeente. Daarover heeft de Kamer inderdaad de motie-Visser aangenomen, waarin de regering wordt opgeroepen om de grondslag voor gemeentelijke milieuzones ten behoeve van personenauto's in het verkeersreglement op te heffen. Ik heb begrepen dat er nog een zeer grote set Kamervragen ligt die eerst beantwoord moet worden. Ik heb ook begrepen dat daarmee grote haast wordt gemaakt. Ik heb ook begrepen dat de minister van Infrastructuur en Milieu de Kamer zal informeren over de uitvoering van deze motie. Dat is maar goed ook, want ik zou het antwoord eerlijk gezegd niet kunnen geven. Uiteraard heeft mevrouw Visser recht op informatie over de uitvoering van de motie en die zal de minister van Infrastructuur en Milieu geven.

Mevrouw Neppérus vroeg wat de roettaks oplevert. Dat is een feest voor de ramers geweest. Dat is het wonderlijkste getal, want de roettaks is natuurlijk een aflopend ding. Of hij werkt niet en dan blijven we tot in lengte van jaren met steeds ouder wordende busjes rijden, maar dat is onwaarschijnlijk. Het loopt dus af. De roettaks verdwijnt en lost op, want we hebben straks het probleem opgelost; dan kunnen de milieuzones weg. Het is een soort rare ramingstaart. Het is door de ramers zogenoemd "platgeslagen" in een structureel getal. Dat structurele getal loopt eeuwig door en is dus een laag getal ten opzichte van het bedrag in de eerste jaren. Structureel is het bedrag 5 miljoen. Er is dus een meerjarig incidenteel getal "platgeslagen". Ik geef even het jargon erbij, want anders denkt mevrouw Neppérus: wat is dat een raar, laag getal. Dat komt omdat het structureel is gemaakt. Dit is voor de fijnproevers, maar mevrouw Neppérus is een fijnproever.

De heer Van Vliet vroeg of de uitvoering nou wel echt makkelijker is. In de transitie en in een aantal add-ons maakt dit het niet per se meteen makkelijker, maar er wordt een aanloop genomen om het in de toekomst wel makkelijker te maken. We hebben straks immers minder bijtellingspercentages; dat is ook voor de consument en voor de branche makkelijker. Ik durf te zeggen dat het belangrijkste is dat we uiteindelijk moeten toewerken naar minder bpm-problemen. Dat staat in de top twintig; dat is een grote jongen. De wijzigingen zorgen er dus niet op korte termijn voor dat er meteen een heleboel mensen in de controle kunnen worden ingezet, maar het zorgt er op termijn wel voor dat dat beter gaat. De Raad van State vindt dat dit niet snel genoeg gaat. Eerlijk gezegd vind ik dat misschien zelf ook wel. Ik zou best de bpm in één klap hebben willen afschaffen, maar dan zou het wagenpark meteen in waarde kelderen en zouden we grote problemen krijgen. We hebben besloten om dat niet te doen, maar vanuit uitvoeringsperspectief — ik kijk de heer Van Vliet recht in de ogen — zou dat wel de voorkeur hebben.

De heer Van Vliet vraagt zich ook af waarom steeds minder mensen op lpg rijden. Dat is een beetje second guessing. Aan het break-evenpoint kan het niet echt liggen, want uit onze sommen komt dat dit voor een affabriekauto ergens tussen de 4.000 en 8.000 kilometer ligt. Aftermarket ligt dat tussen de 11.000 en 16.000 kilometer. Er zitten hier erg veel mensen in de zaal die dat gewoon halen. Die zouden dus allemaal op lpg hebben kunnen rijden. Maar ja, de klant is grillig en veeleisend. Is de actieradius van lpg wel prettig? Hoe zit het met de kofferruimte? In alle eerlijkheid denk ik dat het antwoord misschien ook wel gegeven is door de heer Van Vliet zelf, die ook meer dan 16.000 kilometer rijdt en besloten heeft op diesel te rijden. De meeste veelrijders, in principe potentiële lpg-klanten, kiezen voor diesel. Diesel heeft een werkelijk fenomenale ontwikkeling doorgemaakt. Zelfs de 24 uur van Le Mans wordt deels met diesels gereden; het is onwaarachtig. De heer Van Vliet geeft dus zelf het antwoord op zijn eigen vraag. Het is, althans naar mijn mening, niet de Staat die de promotiecampagne voor lpg zou moeten organiseren.

De heer Van Vliet vraagt ook waarom de plug-ins niet eerder naar 22% kunnen. Allereerst doen schokken de markt nooit goed, want dan krijg je anticipatie-effecten. Verder wil ik best opbiechten dat ik voor deze Autobrief vrij zorgvuldig de breedte van het draagvlak langs een aantal dimensies heb bekeken. Het idee was dat een beperktere afbouw het voorstel uiteindelijk toch goed zou doen.

De vraag die de heer Van Vliet heeft gesteld over de elektrische voertuigen, zal ik tegelijk beantwoorden met de vragen van de heer Omtzigt hierover.

De vraag van de heer Groot over de roettaks heb ik beantwoord. Hij merkte ook op dat lpg relatief schoon is. Wat is schoon? De CO_2-uitstoot ligt net iets onder die van diesel. Ook de uitstoot van NO_x is lager dan van diesel, maar deze is ruwweg vier keer zo hoog als die van een benzinemotor. Er is geen speciale reden om de brandstof waar nu de laagste belasting per kilometer voor geldt, nog verder te bevoordelen. Dat lijkt mij niet het doel van dit beleid en daar wil ik dan ook niet actief op inzetten.

Er zijn vragen gesteld over Volkswagen. Hoe staat het met dit dossier? Eerlijk gezegd weten collega's van mij dat veel beter. Ik heb het Volkswagendossier in de gaten gehouden voor CO_2, want NO_x, waar de Volkswagencasus over gaat, komt helemaal niet voor in het autobelastingensysteem. Op dat terrein hoeft ook helemaal niets fiscaal gecompenseerd te worden. Dat is een andere kwestie. Er is nog niet vastgesteld dat er überhaupt fraude zou zijn gepleegd op het terrein van CO_2. Er loopt wel een onderzoek, maar dat gaat om een paar honderd auto's in Nederland. Afhankelijk van wat daar uitkomt, moeten we verder kijken, maar voorlopig is er geen vaststelling dat er iets met CO_2 aan de hand is wat impact zou moeten hebben op de autobelastingen.

De heer Groot heeft eerder een motie ingediend over laadpalen. Deze motie beviel mij op zich zeer, want het ging erom dat er faciliterend beleid wordt gevoerd dat niet meteen aangrijpt op de fiscaliteit, en dat misschien zelfs wel meer aangrijpt op het echte probleem en minder zou leiden tot erosie. Er zijn nu ongeveer 18.000 laadpalen, semiopenbaar en openbaar. Mijn collega van EZ verwacht over niet al te lange tijd een green deal te sluiten, wat zal zorgen voor 55.000 tot 60.000 laadpalen in de periode waarover de Autobrief gaat. Ik heb begrepen dat dat in volle gang is en dat er geen leeuwen en beren op de weg zijn aangetroffen. Dat is het goede nieuws. Op die manier kunnen we op een niet-fiscale manier het elektrisch rijden stimuleren, zonder dat dat tot enige erosie leidt.

De heer Van Weyenberg doet nog een hartenkreet over het waterbedeffect. Ik weet niet of ik het letterlijk goed weergeef, maar hij zei: ja, als we zo gaan denken! Ja, zo zeg ik dan ook wel weer, zo moeten we natuurlijk denken! Het gaat bij klimaat niet om de symboliek. Het gaat niet om de symboliek, het gaat hier over het klimaat, over de aarde, niet over de politiek! Dus, ja, het doet ertoe, zo zeg ik tegen de heer Van Weyenberg.

Hij vraagt ook naar de motie-Groot en naar de export van de hybrides. Daarop heb ik al geantwoord. Verder verwondert hij zich over mijn bewering dat elektriciteit meer belast is per eenheid van energie, bij de laadpalenkwestie dus. Hij moet me anders maar even corrigeren, want ik wil geen antwoord geven op een aantijging die hij niet heeft gedaan. Volgens mij heeft hij zich erover beklaagd dat in de energiebelastingensfeer elektriciteit per eenheid van energie zwaarder wordt belast dan de fossiele brandstoffen. Dat is volgens mij zijn vraag. In alle eerlijkheid zeg ik: dat is niet raar. Maar misschien kan er eerst nog een toelichting komen, want dan heb ik de vraag scherper voor me.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
In de toelichting op de — ik zeg het nogmaals — verder overigens mooie stap betreffende de laadpalen, werd bij verschillende brandstoffen, zoals elektriciteit, benzine en diesel, gekeken naar de belasting per kilometer, als ik het zo mag zeggen. Op dat punt maakte ik een vergelijking. Ik zei dat je daarbij eigenlijk meer wilt kijken naar de energie, omdat het anders een beetje is alsof je het aantal graden belast waarmee je je huis verwarmt in plaats van het energieverbruik dat nodig is om dat te bereiken. Daar ging het mij om.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Nee. Ik ken de heer Van Weyenberg al langer. Onze gezamenlijke hobby is: economische onderwerpen. Maar op dit punt heb ik één hobby die hij niet heeft, namelijk de techniek, want daar kom ik dan weer vandaan. Het is totaal onvergelijkbaar. Ik herhaal: totaal onvergelijkbaar. Benzine is primaire energie en alle omzettingsverliezen moeten daar nog vanaf. Elektriciteit is "gestolde arbeid". Dat is het eindproduct. Het is zoiets als dat je vaststelt dat uitgeperst sinaasappelsap per eenheid van gewicht duurder is dan de ruwe sinaasappelen. Dat is ook logisch, want het eerste is een verwerkt product en het tweede een nog niet verwerkt product. Bij de ruwe sinaasappelen moeten de schillen er nog af. Bij de primaire energie moeten de verliezen er nog af. Elektriciteit is geen fossiele brandstof. Het ene is primaire energie en het andere is "gestolde arbeid". In het AO heb ik er zelfs nog de tweede hoofdwet van de thermodynamica bij gehaald, maar toen werd ik in de media neergezet als een schoolmeester, en daar hebben ze nog gelijk in ook. Ik doe dat niet nog eens over.

De **voorzitter**:
De heer Van Weyenberg heeft nog een korte vervolgvraag.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
De staatssecretaris schrijft: "Gezien de lagere belastingdruk per gereden kilometer op elektriciteit ten opzichte van benzine en diesel is de energiebelasting geen knelpunt voor de transitie naar elektrisch rijden." Die stelling vind ik wel boud. Ik kijk dan naar de belasting per megajoule, want ik wil kijken naar de energie-impact van die belasting, niet naar de kilometerimpact. Dan kom ik tot cijfers waaruit blijkt dat per megajoule de belasting op elektriciteit vier keer hoger is dan de belasting op lpg en twee keer hoger dan de belasting op diesel.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het is niet vergelijkbaar. Deze vergelijkingen kunnen echt niet worden gemaakt. Ik drink hier graag nog een keer een kop koffie op met de heer Van Weyenberg.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dat doe ik altijd graag met de staatssecretaris. Ik kom echter ook heel veel wetenschappers tegen die een heel andere lezing van deze dingen hebben. Zij zijn heel wat beter in techniek dan ik en wellicht zijn zij waardige opponenten van de staatssecretaris. Ik vraag hem dan ook om niet alleen met mij een kop koffie te drinken, maar ook met al die heel wijze wetenschappers, ook Delftenaren, die er heel andere opvattingen op na houden.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dan moeten we die de tweede hoofdwet van de thermodynamica bestuderen.

De heer Van Weyenberg heeft ook nog een andere vraag gesteld, die mij op zich ook sympathiek is. Hij vroeg het volgende. Er zijn zo veel bijzondere regelingen in de autosfeer; moeten we niet eens naar vereenvoudigingen gaan? En moet dat nou niet eens uitgewerkt worden? Is de regering bereid om daaraan te gaan werken? Ik weet niet of hij zei "voorstellen", of ...

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Varianten.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Varianten. Nou, kijk, daar heb ik vrij veel tijd in gestoken en daar heb ik vooralsnog vrij weinig draagvlak voor gevoeld. Ik kan zeggen dat er breed in deze Kamer bij iedereen wel sympathie is voor een van de met de bijzondere regelingen beoogde achterbannen en dat het in het totaal niet makkelijk is om daar wat aan te doen. Ik hoorde de heer Van Weyenberg nog even zeggen dat hij daar een motie over zou indienen. Als er een breed draagvlak is voor vereenvoudiging, dan help ik graag mee met het uitwerken van dingen die je zou kunnen doen. Maar ik zeg er van tevoren bij dat er een heleboel dingen bij zitten waar een heleboel doelgroepen heel erg ongelukkig van worden. Dat moeten we dan wel beseffen. Daar moeten we dan ook echt draagvlak voor hebben. Het is niet iets wat je even doet. Het heeft impact op veel branches. Het heeft impact op veel fabrikanten en veel gebruikers. Het is niet een klein ding.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Nee, dat is het zeker niet, maar ik zal een motie indienen. Dan zullen we zien of de Kamer die steunt. Ik wil op zoek naar een variant, een uitwerking, waarin de staatssecretaris zou kunnen aangeven: als je het doet rondom de brandweervoertuigen en je het teruggeeft aan de brandweer, dan kan dat werken. Zo zijn er heel veel andere voorbeelden, waaronder een aantal voorbeelden die meer emotie zullen oproepen dan mijn brandweervoorbeeld. Op basis van wat er ligt, dus in hoeverre het op een goede manier teruggesluisd kan worden en de grenzen die daaraan zitten, kan dan uiteindelijk de politieke keuze worden gemaakt om het al dan niet te doen. Maar ik zal die motie voorleggen. Ik ben blij met de steun van de staatssecretaris en, hopelijk, met die van de Kamer.

Staatssecretaris **Wiebes**:
In het brandweerwezen zou de maatschappelijke impact nog kunnen meevallen. Ook de kolkenzuigers zouden niet tot grote emoties moeten leiden, maar we komen al snel in de gevarenzone. Er zijn hele branches van afhankelijk en dat is echt geen klein ding.

De **voorzitter**:
Ook de heer Groot heeft op dit punt nog een vraag voor u.

De heer **Groot** (PvdA):
Ja, want ik heb die vraag ook gesteld en er nog geen antwoord op gehad. Wil de staatssecretaris komen met een soort kosten-batenanalyse per fiscale regeling bij het Belastingplan, waarin hij uiteenzet wat de voors en tegens zijn van het eventueel laten vervallen van vrijstellingen?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Een kosten-batenanalyse durf ik niet te beloven met een op dit moment zeer zwaar belast departement. En dan zeg ik ook: zeer zwaar. Als de Kamer echter in den brede zegt "laat eens zien welke dingen zouden kunnen", dan is dat wel op papier te zetten. Maar ik durf niet te ver te gaan, anders maak ik het niet waar. De capaciteit is een beetje op. Dat is eigenlijk niet het goede motief om u teleur te stellen, maar dat is wel realistisch.

De heer **Groot** (PvdA):
We hebben het hier al eerder over gehad. Het hoeft geen uitgebreide kosten-batenanalyse te zijn, maar gewoon een opsomming van de voor- en nadelen en van de impact. Dat kan vrij kort.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik dacht dat het in de korte versie al een keer was verstuurd. Ik zoek dit even uit.

Mevrouw Schouten heeft een heel interessante vraag gesteld. Stel dat wij een verschuiving zien van fossiel naar elektrisch rijden. De energiebelasting op het ene is van een

heel ander type dan de accijnzen op het andere. Die zijn nogal verschillend. Wat gebeurt er dan met de belastinginkomsten en hoe zou je daarop kunnen anticiperen? Ik moet eerlijk zeggen dat het plan tot 2020 is doorgerekend. Daarmee word ik door het systeem van de Autobrief natuurlijk ernstig gedwongen om over mijn graf heen te regeren. Maar als ik nu voor de periode daarna allerlei uitspraken zou gaan doen, is dat zo langzamerhand ook niet meer zinvol. Ik zou zeggen dat degene die de volgende Autobrief maakt, die dan ook meer in de energiesfeer zit dan puur in de fiscale, die visie zou moeten maken, of misschien wel degene daarvoor. Ik geef toe dat het een interessante vraag is, maar het gaat mij te ver om die in het kader van deze Autobrief even op te lossen.

Mevrouw Schouten maakt zich zorgen over de plug-ins en is van mening dat die eigenlijk niet het land uit zouden mogen. Ze zegt terecht dat het voor het klimaat misschien niet zo veel uitmaakt, maar dat het wel een zekere impact heeft op de luchtkwaliteit. Daar hebben we voor betaald, gezien de subsidies en daarom zouden we ze graag in Nederland hebben. Haar suggestie is om het halftarief in stand te houden voor de plug-ins gedurende de jaren 2019 en 2020. Dat kan. Het is niet waar ik voor gekozen heb, maar het is niet onmogelijk. Dan zou je dat uit iets moeten betalen en zij denkt dan aan de dieseltoeslag. Daarover wil ik twee dingen opmerken. Je zou die dieseltoeslag bijvoorbeeld niet met die 12% moeten verminderen. De afbouw van de bpm inclusief de dieseltoeslag heeft natuurlijk invloed op het break-evenpunt tussen diesel en benzine. Ik kan haar gedachtegang begrijpen om de afbouw in dat dieselstuk te beperken. Dat kan ik begrijpen. Ik zeg daarbij dat ik daarbij wel die bpm naar beneden wil brengen. Het is ernstiger dan we soms denken. Dat is niet ideologisch bedoeld, maar het is wel een hartenkreet. Het wordt hier een beetje gezien als mijn hobby, maar dat is het niet. Ik heb er nooit een hobby van gemaakt en ik heb nooit wakker gelegen van de bpm, maar dat lig ik nu wel. Ik zou mevrouw Schouten dus het liefst aanmoedigen om nog een andere dekkingsbron te vinden. Het kan echter wel. Ik heb de getallen even niet paraat, maar er moet even gepuzzeld worden. Het is mijn hartenkreet om ergens een andere dekking vandaan te halen, maar het is niet onmogelijk.

Wat betreft haar verzoek om bronbeleid per land te organiseren, moet ik opmerken dat je, zolang het Europese plafond nog niet zo knelt, heel erg het idee hebt dat het elders wegloopt als je hier iets doet. Als het echt Europese plafonds worden in de orde van grootte van 70 of zelfs 35 gram per kilometer, hoeven wij geen nationaal beleid meer te voeren en lekt er niets meer weg. Dan doet het Europese plafond namelijk het werk en helpt het juist wel dat je niet per land dingen doet. In zo'n geval helpt het als je één Europees plafond hebt, één gelijk speelveld. Dan is er het probleem niet meer dat wij geen agressieve doelen halen en halen we die, maar zonder enige subsidie. Dan doet de markt het werk en ligt de uitdaging bij de kopers en de producenten van auto's. Daar moet die ook liggen.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Dat ben ik met de staatssecretaris eens, maar hij gaf vervolgens zelf het voorbeeld van auto's die een aantal jaren geleden op de markt kwamen die — geloof ik — 130 gram CO_2-uitstoot hadden, waarvan iedereen zei dat het onbegrijpelijk was.

Staatssecretaris **Wiebes**:
De eerste Prius, 99 gram!

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Ja. Dat geeft al aan hoe snel de ontwikkelingen kunnen gaan.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ja.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
We zijn ambitieuzer geweest dan de grenzen in het bronbeleid. De redenering van de staatssecretaris staat of valt echter met de vraag of het plafond daadwerkelijk voldoende hard omlaag gaat. Dat weten we nog niet. Mijn vraag is dus tweeledig en misschien gaat de staatssecretaris er nog op in. Als hij wil dat puur het plafond hard omlaaggaat, moet Nederland zich daar maximaal voor inspannen. Als hij echter merkt dat er om welke reden dan ook ruimte blijft bestaan, zou ik graag zien dat hij dit als een terugvaloptie gaat beschouwen. Is hij bereid om daarover het gesprek in Brussel aan te gaan?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat is niet mijn terrein, maar het eerste kan ik bevestigen. Mijn collega, de staatssecretaris van I en M bepleit dat. De Commissie komt ook met een voorstel dat op de gebruikelijke manier zal worden behandeld. Naar verluidt is dat een ambitieus voorstel. Nederland zet ook heel ambitieus in. Het Nederlandse kabinetsbeleid is erop gericht om juist via die efficiënte manier die doelen te behalen. Als dat niet lukt, zien we weer. We zijn in Europa niet nationaal. We moeten het samen doen, maar dat moet ik dan even aan mijn collega laten. Ten aanzien van het eerste punt is er een ferme inzet. De getallen die in het circuit rondgaan, zijn alle wat mij betreft zeer ambitieus.

Dan kom ik bij een andere vraag van mevrouw Schouten, een vraag waarbij je met een helikopter het geheel bekijkt, de "well to wheel"-vraag. Dat is de vraag om ook iets met de opwekking te doen. De heer Van Dijck heeft over hetzelfde punt, weliswaar op een andere toon, een opmerking gemaakt. Hij zei: als het kolencentrales zijn, heb je kolenauto's; dat schiet ook niet op. Dat is ook zo, want dan laat "well to wheel" zien dat we helemaal geen snars zijn opgeschoten. Dus het gaat erom, ervoor te zorgen dat ook duurzaam wordt opgewekt. Maar dan is het probleem wel dat elektriciteit niets anders is dan stromende elektronen en die zijn niet geoormerkt. Dus we kunnen niet zeggen: deze zonnecollector is voor die auto. Dat is onzin. Er komt een zonnecollector bij; dat maakt het zuiniger, maar het is niet zo dat er voor elke extra auto een zonnecel bijkomt. Zo werkt het niet. Ik denk dat we deze transitie moeten scheiden van de nationale energieopwekking, die wat mij betreft in veilige handen is bij mijn collega Kamp, die ook allemaal doelen heeft voor duurzaamheid en CO_2-besparing. Dus via die weg zouden wij ervoor kunnen zorgen dat de opwekking — wat echt een heel andere kant van de vraag is, die de automobiliteit ver te buiten gaat — ook meegaat. Vanuit het autobeleid of vanuit de fiscaliteit kan ik daar weinig mee, maar de duurzaamheidsdoelen zijn er en die zijn ook

in kabinetsverband afgesproken. Daar is aan gecommitteerd.

De heer Van Dijck stelde en passant de vraag naar de omvang van de bijtelling. Als gevolg van de bijtelling lijken de netto-inkomsten voor het Rijk 1,7 à 1,8 miljard te zijn, zo wordt geschat door de specialisten. Dit was de kerstboomvraag. Laat ik eerlijk zijn: de bpm was, zoals ongeveer al onze autobelastingen, een CO_2-afhankelijke belasting. Moet de bpm een CO_2-afhankelijke belasting zijn? Wat mij betreft niet, ook niet vanwege andere redenen waarom de "de-CO_2-isering" in het autobeleid moet worden doorgezet. Maar het is mij eenvoudigweg niet gelukt om een hanteerbare en uitvoerbare variant te maken, waarin de bpm stapsgewijs wordt afgebouwd en ook nog wordt "geont-CO_2'd". Dat is me eenvoudigweg niet goed gelukt. Het is een beetje gelukt met de vaste voet. Dus het wordt ietsje minder CO_2-afhankelijk, maar het ideaalbeeld dat de heer Van Dijck hierbij heeft en wat ik eerlijk gezegd deel, is onuitvoerbaar gebleken. Maar hij heeft gelijk dat er dus ook geen reden is om die bpm op termijn te handhaven als een CO_2-afhankelijke belasting. Ik kan niet anders zeggen dan dat hij daar gelijk in heeft. Die belasting gaat wel degelijk omlaag, want de tarieven gaan met 12% omlaag en omdat er een zekere CO_2-afhankelijkheid in zit, zal die in werkelijkheid nog ietsje verder omlaag gaan. TNO komt uit op 3,7%. Het is niet zo dat TNO daarbij aantekent dat het voor kleine auto's een ander gevolg zal hebben dan voor grote. Dat is niet gezegd. Op papier is het de afgelopen jaren misschien wel in veel gevallen andersom geweest. Ik heb me nu even te houden aan de getallen van de onderzoekers die hier een eigen claim hebben dat dit een haalbaar pad is.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik heb een vraag over de 3,7%. Het gaat hier om een gemiddelde. Zoals ik net al in mijn inbreng zei, is het voor een benzineslurper veel gemakkelijker om die 3,7% te halen dan voor een auto die al op het zuinigst van de snede rijdt, klein is en noem maar op. Die ruimte is er niet, hoor ik dan uit de markt. De vraag is of dit betekent dat de kleine zuinige auto's in de loop der tijd met een gemiddelde van 3,7% duurder worden en de grote slurpers juist relatief goedkoper, waardoor je eigenlijk een averechts effect krijgt dan je wilt bereiken.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik heb ook gehoord dat de branche dat argument naar voren heeft gebracht. Ik heb vooralsnog, ook in de TNO-uitspraken, niet de conclusie gelezen dat dit gebeurt. Misschien is dit gewoon iets wat we in de gaten moeten houden.

De heer Omtzigt stelde een grappige vraag: welke meerderheid is er eigenlijk en in welk kamertje wordt dat besproken? In alle eerlijkheid zeg ik tegen hem: vooralsnog in dit kamertje. Ik ben nog niet zo in de achterkamers te vinden. Ik ben eerst in de voorkamer. Ik probeer het maar even te doen zoals we dat langgeleden deden. Ik probeer u allen door de voordeur, op de inhoud, te overtuigen. De heer Van Weyenberg soest wat weg, maar de rest is nog wakker, stel ik maar vast.

De **voorzitter**:
Hij is in ieder geval soezend nog in staat om nee te schudden.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat verdriet mij dan.

De heer Omtzigt vroeg ook naar de stimulering van de puur elektrische voertuigen. Ik parafraseer het even en maak het eerder scherper dan wolliger. Hij zegt eigenlijk: waarom geldt het verhaal voor de plug-ins niet ook voor de EV's? Dat plafond, dat waterbedeffect, geldt dat hier niet ook voor? Dat was eigenlijk de vraag. Ik heb deze vraag tijdens het AO al beantwoord en heb toen aangegeven dat ik op dit punt inzet omdat ik vrij breed en vrij intensief het draagvlak voor allerlei elementen van de Autobrief heb gepeild. Ik ben tot de conclusie gekomen dat het niet gemakkelijk is om een Autobrief te maken waar de puur elektrische voertuigen niet in zitten. Eerlijk gezegd schaam ik me er ook niet voor dat ik op dit punt scherp naar de Kamer luister en mijn sommetjes maak. De vervolgvraag is dan wel wat het betekent voor de erosie. In dat AO heb ik in alle eerlijkheid ook gezegd dat ik eerder vrees voor oversubsidiëring dan voor ondersubsidiëring. Als ik word gevraagd wat ik het grootste risico vind, zeg ik dat oversubsidiëring me een groter risico lijkt. Daarom is het belangrijk dat we een evaluatiemoment hebben, want dan gaan we niet alleen de export van de plug-ins bekijken, maar ook hoe het hiermee loopt. Wat zijn de getallen en hoe gaat het met de erosie? Er is dan een klein moment waarop we in zekere mate kunnen ingrijpen. Dat is belangrijk, want we hebben ervan geleerd. Ik ben het gewoon met de heer Omtzigt eens, maar ik kijk juist om de redenen van zijn eerste vraag scherp waarheen het draagvlak mij leidt.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Het draagvlak zou bij ons toenemen als er wel sprake is van subsidiëring maar niet van oversubsidiëring. Daarom vroeg ik ook hoe de staatssecretaris aankijkt tegen het amendement waarin wij 10% bijtelling voorstellen. De bijtelling is dan minder dan de helft van de 22% bijtelling op de rest. Er is dan een behoorlijke mate van stimulering. Ook stellen we een noodremprocedure voor, zodat de wet niet gewijzigd hoeft te worden maar het per AMvB kan, die dan even moet worden voorgehangen in de Kamer. Dat kan niet van de ene op de andere dag, maar als we het uit de klauwen zien lopen, kan het wel binnen een maand of anderhalve maand worden gestopt. We hebben de vorige keer gezien dat het stoptraject van een halfjaar honderden miljoenen gekost heeft voor auto's die nog snel op naam gezet zijn en vier jaar lang gratis of bijna gratis konden rondrijden. Is de staatssecretaris bereid om zijn wetsvoorstel in die zin aan te passen? Als ik achter mij kijk, is dat voor een deel van de Kamer misschien een draagvlakverhogende maatregel.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Als een noodremprocedure in alle breedheid een draagvlakverhogende maatregel is, dan zou ik daar serieus over nadenken. Ik heb nu hiervoor gekozen. Als je bij het evaluatiemoment tot een andere conclusie zou komen, moet dat met een wetswijziging gebeuren. Het is ook niet zo raar dat je iets zo belangrijks, waarover zo'n enorme discussie is in dit debat, via de democratie met een formele wet wijzigt.

Dat vind ik niet heel raar. Ik vraag me dan af of een AMvB voor zo'n groot punt niet een beetje een licht ding is. Laat ik het zo zeggen: als daar concrete voorstellen voor worden ingediend, dan ben ik daar niet ten principale op tegen, maar het lijkt mij nogal een licht democratisch middel voor zo'n groot punt.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Nu probeert de staatssecretaris de bal op een heel interessante manier terug te spelen. Een voorhang op een AMvB betekent dat de Kamer ermee kan instemmen of het kan afwijzen bij zo'n noodremprocedure. Er zit een zekere snelheid in. Tijdens die twee of vier weken dat de AMvB voorhangt, kan de Kamer ja of nee zeggen. Dat kan de Eerste Kamer trouwens ook doen. En dat is het dan. Ik draai de vraag gewoon om. Wat zijn de lessen die wij geleerd hebben van de Mitsubishi Outlander en de Volvo, waarbij een kleine groep Nederlanders voor de belasting bijna gratis of gratis een leaseauto kreeg, hetgeen betaald werd door de grote groep mensen voor wie de belastingen aan alle kanten omhooggingen? Wat is daar nou van geleerd?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dit is een grappige interventie, want de heer Omtzigt herhaalt nu de lessen die ik er zelf in heb staan pompen, en zet een vraagteken achter zijn zin. Wij zijn het eens over die lessen; ik hoef ze niet te herhalen. Laten wij er nut van hebben dat de tweede termijn op een later moment plaatsheeft en laat mij in de tussentijd even nadenken over de vraag of en, zo ja, welke andere wendingsinstrumenten kunnen worden gecreëerd om het effect tegen te gaan als bij een tussentijdse evaluatie blijkt dat het uit de hand loopt. Zal ik daar gewoon even over nadenken?

De heer **Omtzigt** (CDA):
Dat vind ik een heel mooi aanbod. Ik hoop dat het niet alleen gebeurt op het evaluatiemoment, maar ook op alle andere momenten dat er een heel duidelijke aanleiding voor is. Het gaat er dan niet om dat er 200 auto's meer of minder geëxporteerd worden; wij weten echt wel over wat voor evenementen wij het hebben. Als de staatssecretaris dit hele pakket zou willen meenemen, dan wacht ik met veel belangstelling die tweede termijn af.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik ga daarover nadenken.

De heer **Groot** (PvdA):
Het is altijd goed als tussentijds en tijdig wordt geëvalueerd. Als het heel hard gaat met die elektrische auto's, kun je bedenken dat er minder subsidie nodig is. Die mogelijkheid moet je openhouden. Maar is de staatssecretaris het tegelijkertijd met mij eens dat er een verschil is tussen de subsidiëring van plug-ins, waarbij het ging om de beperking van CO_2-uitstoot die naar het buitenland weglekte, en een nieuwe techniek, de energietransitie, waarmee je naar een heel andere automarkt toe gaat? Het heeft een waarde in zichzelf om die nieuwe technologie te stimuleren.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik weet niet of het zinvol is om dat debat hier te voeren. Ik doe dit met liefde, want dat is mijn rol, omdat de Kamer er in den brede op afgaat. Of het nu een heel nieuwe techniek is, weet ik niet zo. In de negentiende eeuw was de elektromotor al vrij ver uitontwikkeld. Moet je een werktuigbouwkundig ingenieur nou gaan vragen of een elektromotor in een auto iets heel nieuws is? Misschien is de accutechnologie nieuw. Ik zie wel dat het een gedragsverandering is en dat er een zekere transitie voor nodig is. Dat erken ik allemaal. Het lijkt mij nuttig om dit op de een of andere manier in de gaten te houden. Daarvoor heb ik het evaluatiemoment ingebouwd. Dat hier een transitie aan de gang is, is helder.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik vind het opvallend dat de staatssecretaris eigenlijk helemaal niet gelooft in die klimaatwinst door de elektrische auto, maar toch subsidieert hij diezelfde auto met 4% bijtelling. Stoot hij zich daarmee niet twee keer aan diezelfde hybride steen? Van tevoren weten wij dat er geen klimaatwinst is, maar door het maakbaarheidsdenken dat de staatssecretaris wordt opgedrongen door clubs als de PvdA en de SP, gaat hij mee in die overstimulering. Hij zegt net letterlijk dat de CO_2-uitstoot van een elektro-auto via de energiecentrale en van een benzineauto eigenlijk om het even is. Waarom subsidieert hij dan die elektrische auto? Breng die gewoon naar 22%!

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat is precies dezelfde vraag als de heer Omtzigt heeft gesteld, maar dan ook precies dezelfde. Zijn veronderstelling dat ik altijd zo graag achter de SP aan loop, wordt wellicht door de heer Bashir niet gedeeld, althans niet in zijn beleving en ook niet in de mijne. Volgens mij heb ik de vraag beantwoord.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Het gaat om veel geld en om fiscale subsidiëring van een zogenaamde vergroeningsmaatregel, terwijl de Algemene Rekenkamer met de hybride auto's heeft gezegd dat het heel dom was om dat te doen. Nu doet de staatssecretaris precies hetzelfde. Kan hij niet met het rapport van de Algemene Rekenkamer en de brief in zijn hand de PvdA overtuigen dat wij weer geld aan het verspillen zijn aan een doelloze vergroeningsmaatregel en dat wij beter alles op 20% kunnen zetten, inclusief de elektrische auto? Dat zou toch veel eerlijker zijn?

Staatssecretaris **Wiebes**:
De toon wordt steeds anders, maar de vraag blijft hetzelfde.

De heer Omtzigt heeft mij gevraagd wie er allemaal op het departement zijn langsgekomen. Alle organisaties die op het departement zijn langsgekomen, staan in een bijlage in de Autobrief. Er is gevraagd welke automerken aan mijn tafel zijn geweest. Ik heb één keer aan mijn tafel met Tesla gesproken, die mij ervan heeft proberen te overtuigen dat de cap een heel slecht idee was. Ik heb daar kennis van genomen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik zou graag het precieze overzicht willen hebben, niet alleen van de staatssecretaris van Financiën maar ook van de andere departementen, van het aantal keren dat niet alleen de staatssecretaris maar ook de ambtenaren benaderd zijn. Dat is de les die ik vijf jaar geleden heb geleerd. Omdat wij toch nog wat tijd tot de tweede termijn hebben, kan dat wellicht in een overzichtje. Dan hoef ik er geen Kamervragen over te stellen en dan hebben wij inzicht. Er worden hier soms belastingvoordelen van honderden miljoenen weggegeven. Dan hebben wij inzicht in hoe er gelobbyd wordt.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik zal kijken of dat kan. Ik heb de vraag gehoord. Ik heb nog even tijd om erover na te denken.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Het is niet de vraag of het kan. Het valt onder artikel 68 van de Grondwet, de informatieplicht aan de Kamer. Als wij vragen om dat overzicht, hoef ik toch geen WOB-verzoek in te dienen om dat te krijgen?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik weet niet van hoeveel ambtenaren precies de agenda's moeten worden gelicht. Ik ga niet onwillig doen, want ik snap de vraag. De observatie van de heer Omtzigt dat het ene merk zich wat actiever in de lobby begeeft dan het andere had ik ook. Als ik het aantal keren moet melden dat ik gebeld of benaderd ben zonder dat dit tot een bezoek heeft geleid, zouden dat nog hoge getallen kunnen worden.

De **voorzitter**:
Mijnheer Omtzigt, u hebt al drie keer kunnen interrumperen. U hebt uw vraag duidelijk gesteld en de staatssecretaris gaat kijken wat hij kan doen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Daarvan durf ik te zeggen dat wij dat eenvoudigweg niet kunnen. Ik ga na wat er kan en op welke termijn.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ik hecht eraan dat die informatie alles bevat. Sommige partijen laten zich vertegenwoordigen door brancheorganisaties, andere niet. Om te zorgen dat wij partijen die zelfstandig handelen in zo'n overzicht niet benadelen ten opzichte van partijen die zich laten vertegenwoordigen door een brancheorganisatie of een belangenvereniging, wil ik graag per belangenvereniging alle andere automerken horen die daarbij zijn aangesloten. Dan hebben wij een eerlijk vergelijk. Ik voel een beetje welke kant de heer Omtzigt op wil. Ik wil graag alle feiten op tafel.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Nu dijt het erg uit. Als wij van alle aan de autobelastingen gerelateerde organisaties bij alle departementen van alle eventueel bij autobelastingen betrokken ambtenaren de agenda's moeten lichten, weet ik niet of wij überhaupt nog toekomen aan de implementatie van wetgeving. Mag ik proberen het enigszins behapbaar te houden?

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Vanzelfsprekend. In zo'n overzicht zou het echter kunnen lijken alsof partijen die proberen om zelfstandig hun belang te verdedigen veel meer de deur platlopen dan partijen die zich door een bepaalde branche- of andere vereniging laten vertegenwoordigen. Ik vind het fair dat zulks helder is, anders zou je zo maar verkeerde beelden uit dit soort lijstjes kunnen krijgen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Laten wij ernaar streven dat wij geen manjaren in dit soort dingen gaan investeren. Ik wil het heel graag redelijk houden.

De **voorzitter**:
Temeer omdat de Kamer deze informatie graag voor de tweede termijn wil hebben en die vindt volgende week plaats. Dat heeft ook effect op de beknoptheid van de informatie die verstrekt kan worden.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dat dwingt mij tot een nog grotere beknoptheid dan ik net al in mijn reactie betrachtte.

De heer Omtzigt vroeg of we niet alles naar 22% kunnen doen, ook de bestaande leasegevallen. Dat kost alleen al over de periode van de Autobrief 150 miljoen en die haal ik niet zomaar ergens vandaan. Bovendien is het niet a priori redelijk, want we doen het ook niet in omgekeerde richting. We hebben in het verleden tarieven verhoogd, maar de oude leasegevallen niet mee omhoog gestuurd. Wat mij betreft hoeven ze daarom nu ook niet omlaag. Ik haal ook die 150 miljoen niet ergens snel vandaan en daarom voel ik hier niet voor.

Het meten van milieuprestaties is in de ogen van de heer Omtzigt "een bende". Nou, een bende, een bende? Dat vind ik grote woorden. Het is eenvoudigweg mogelijk om technische metingen te doen. Dat doen we voor luchtkwaliteit. Dat doen we voor geluid. Lengte, breedte, hoogte: een heleboel dingen zijn meetbaar. Wat voor de Belastingdienst belangrijk is, is dat de Belastingdienst niets hoeft te meten maar het uit basisdata kan halen. Als basisdata gebaseerd zijn op een geüniformeerde test die ergens is vastgelegd, kunnen we daar prima mee leven. Voor de belastingheffing is het ook niet nodig dat het precies gelijk is aan het praktijkverbruik, als het maar een proxy is waardoor je de ene auto van de andere kunt onderscheiden.

Met het woord "bende" wil ik niet meegaan, maar wel met het idee dat er een nieuwe test moet komen. Het doel van die test is niet om de verschillen tussen auto's beter in kaart te brengen, maar puur om het dichter bij het praktijkverbruik te brengen. De WLTP-test is een verbruikstest voor CO_2 en het ligt in de rede dat je een nieuwe testmethode hebt georganiseerd als daaruit andere CO_2-hoeveelheden per kilometer komen. Dat is niet a priori beter; het ligt dan dichter bij het praktijkverbruik. Er zullen hogere getallen uit komen, maar het ligt niet voor de hand om als gevolg van een andere meetmethode de belastingen in Nederland te verhogen. Omdat we in Europa overgaan op een andere test, gaan we hier niet de belastingen verhogen. Dat is niet

het plan. Er moet dus een overgang komen van een oud naar een nieuw systeem en ik voorspel, ook al kennen we de definitieve test en de getallen nog niet, dat het niet de definitieve getallen zijn. De eerste indicaties laten overigens zien dat het waarschijnlijk een paar procent zal schelen; het loopt op tot ongeveer 7%. Maar je hebt daardoor ook een hoop gelazer, want er is een oude generatie auto's die verkocht kan worden en een nieuwe generatie die daarvoor niet is verkocht. Iedereen ziet het lijk al drijven! Het wordt nog een heel gedoe, maar zodra ik meer informatie heb, komt die naar de Kamer. Als het gaat om de bpm, denk ik aan 2016. Het zal verder een wetsaanpassing moeten worden.

De heer **Bashir** (SP):
De staatssecretaris ging veel te snel door het vorige punt heen. Dat punt is belangrijk, want er zijn auto's die nu onder het 25%-tarief vallen, terwijl soortgenoten van die auto's straks onder het 22%-tarief zullen vallen. Daarna zullen mensen waarschijnlijk de mogelijkheid te baat nemen om via omweggetjes toch nog gebruik te maken van het 22%-tarief. Als ze dat allemaal doen, kost dat volgens de staatssecretaris 350 miljoen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
150 miljoen!

De heer **Bashir** (SP):
150 miljoen. Maar dan heeft de staatssecretaris nog steeds niet gereageerd op het punt zelf, namelijk dat er waarschijnlijk heel veel van constructies gebruik zal worden gemaakt. Mensen die snel zijn en daarvan gebruik kunnen maken, zullen profiteren en alle anderen gaan die 150 miljoen betalen. Hoe gaat de staatssecretaris die constructies bestrijden om ervoor te zorgen dat de mensen die nu onder het 25%-tarief vallen, straks ook onder dat hoge tarief vallen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het helpt niet om een auto van je naam te halen of om een nieuw leasecontract af te sluiten, want het gaat om de datum van eerste toelating. Daar zou je dan mee moeten gaan sjoemelen. Ik heb nu nog enige tijd en ik zal proberen om het heel kort te formuleren. Over de vraag hoe we het naar de Kamer krijgen ga ik nog nadenken, want processen waren nooit mijn allersterkste kant. Ik ga proberen om precies te formuleren waar het dan om zou gaan en waarom ik denk dat het beheersbaar is. Zal ik het zo doen? Het was een serieuze vraag en het was ook een serieus antwoord.

De heer **Bashir** (SP):
De staatssecretaris bedoelt dan schriftelijk, of niet?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ja, ik zet het even op papier.

De heer **Bashir** (SP):
Dat is fijn.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het wordt geen proefschrift, maar ...

De heer **Bashir** (SP):
Dat is fijn, temeer omdat er volgens mij mogelijkheden zijn om het te bestrijden. Als je het nu gewoon goed zou regelen, is dit straks goed geregeld. Denk bijvoorbeeld aan het unieke nummer dat alle automotoren hebben. Misschien kunnen wij dat registreren of vastleggen. Misschien zijn er ook andere mogelijkheden. Wij horen het wel.

De **voorzitter**:
Er komt nog een brief van de staatssecretaris.

Ik wil de heer Omtzigt niet uitlokken, maar hij stond net bij de microfoon. Dus als hij nog een vraag had ...

Staatssecretaris **Wiebes**:
Lok hem niet uit!

De **voorzitter**:
Nee, dat moment is nu gepasseerd.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dan is er een vraag gesteld die eigenlijk gaat over de samenwerking in het kabinet. Kan er niet een gezamenlijk plan komen, zo werd gevraagd. Daarbij ging het om de roettaks voor de busjes, evenals eventuele premies om ze te vervangen, in combinatie met milieuzones. Er is zeer uitvoerig, in alle vrede en vrolijkheid maar zeer uitvoerig, tussen bewindslieden over deze Autobrief gesproken. Zeer uitvoerig; je hebt niet vaak zo veel bewindspersonen in een kamer gezien. Daar ligt het dus niet aan. Over de milieuzone gaan wij niet, dat is een decentrale bevoegdheid. Wat betreft een premie: wij hebben eenvoudigweg besloten om geen premie op die busjes te zetten. Dat instrument hebben wij niet nagestreefd. Dat ligt niet aan de samenwerking, maar aan het feit dat wij daar niet zo veel in zien.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik zou toch graag op korte termijn een gezamenlijk standpunt van de betrokken bewindspersonen zien op dit punt. Daarop kom ik dan wel met een motie terug, want ik zie op dit moment weinig beweging.

Ik kom nog één keer terug op het vorige punt. Tussen neus en lippen zei de staatssecretaris namelijk: nog voordat dit wetsvoorstel ingaat, komt er een nieuwe meetmethode uit Brussel. Die gaan wij dan implementeren. Volgens mij krijgen wij dan in oktober of november in één keer een hele tabel die wij anders in de wetgeving gaan zetten. Elke auto krijgt dan een ander belastingtarief dan hij nu zou krijgen volgens wat in deze Autobrief staat. Dat lijkt mij logistiek, of het nu is met werkende of met niet werkende computers bij de Belastingdienst, een heel grote uitdaging. Kan de staatssecretaris enig inzicht geven of dit uitvoerbaar is? Wij hebben de cijfers niet, maar wij hebben de afgelopen jaren vaker gezien dat wij in november nog iets wilden veranderen en dat dat niet voor januari lukte. Kan ik er zeker van zijn dat dit uitvoerbaar is? Dit punt is voor mij, voor het

CDA, heel belangrijk. Daarvan hangt af of wij voor deze wet zullen stemmen; laat ik dat maar heel eerlijk zeggen. In grote lijnen zien wij dit wetsvoorstel wel zitten, maar ik wil niet stemmen voor een wetsvoorstel waarbij blijkt dat wij het tabelletje nog even gaan aanpassen en dat de belastingheffing dan met allerlei naheffingen in de autobelasting eindigt. Is datgene wat er gebeurt, uitvoerbaar op 1 januari 2017?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Finaal zijn we er nog niet helemaal zeker van, maar wij zien inderdaad modaliteiten om dit uitvoerbaar te maken. Of dat een pretpakket wordt, weet ik niet, maar het moet niet iets zijn waarvan de belastingbetaler last heeft, dat niet. Het moet hooguit zo zijn dat er extra werktabellen en schijven moeten worden ontworpen voor de uitvoering bij de Belastingdienst. Daar zie ik niet naar uit, maar er lijken modaliteiten te zijn waardoor in elk geval de belastingbetaler daar geen last van heeft.

De heer **Omtzigt** (CDA):
De belastingbetaler is in dit geval vaak de autodealer, die afdraagt en die ertussen zit. Die kan er ook heel veel last van hebben als het misloopt of als hij naheffingen krijgt. Maar goed, wij hebben sinds deze staatssecretaris de gewoonte om uitvoeringstoetsen openbaar te maken. Is er een uitvoeringstoets op dit specifieke punt geweest, met de aandachtspunten daarbij, en kan die aan de Kamer worden gestuurd?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Nee, want de voorstellen in Europa zijn nog niet definitief. Onze beïnvloeding is erop gericht om ze zo hanteerbaar mogelijk te maken voor de Nederlandse Belastingdienst. Het is wel een serieus aandachtspunt, maar wij denken vooralsnog dat er voldoende modaliteiten zijn om dit werkbaar te maken.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Voorzitter, sorry dat ik op dit punt doorvraag ...

De **voorzitter**:
U hebt veel geïnterrumpeerd ...

De heer **Omtzigt** (CDA):
Wij denken vooralsnog dat er voldoende modaliteiten zijn, zei de staatssecretaris. Dat is echt boterzacht. Ik vraag de staatssecretaris dus om er in de brief op terug te komen om ons het gevoel te geven dat het uitvoerbaar en hanteerbaar is. Ik bedoel, we kunnen de staatssecretaris …

De **voorzitter**:
Uw punt is helder.

De heer **Omtzigt** (CDA):
… een soort strippenkaart geven voor het vragenuurtje in januari en februari, maar dat gun ik hem niet. Dus zorg er nou voor dat u ons overtuigt dat het wél uitvoerbaar is, staatssecretaris.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik ben dol op het vragenuurtje! Nu ik toch iets schriftelijks heb beloofd, en dat gaat niet anders dan per brief, hoewel niet in een blauwe envelop, zal ik dit punt daarin ook meenemen. Het is in elk geval een reële zorg, want je haalt nogal wat overhoop met zo'n andere test. Ik zou er zelf niet aan zijn begonnen.

De heer Omtzigt vraagt ook of we de miljoenen foto's willen bekijken op auto's met een buitenlands kenteken die langer dan twee maanden in Nederland rijden en heffen. Laat ik nou van plan zijn geweest — dat heb ik ook toegezegd, zo'n origineel idee is het nou ook weer niet — om hier zeer uitvoerig op in te gaan in de halfjaarrapportage. Dat is een toezegging. Die ik al had gedaan.

Kan motorrijtuigenbelastingaangifte via internet worden gedaan door buitenlanders in het buitenland? Ja, dat kan op de site van de Belastingdienst. Die is natuurlijk ook via internet in het buitenland bereikbaar.

Volgens mij ben ik door deze termijn heen, voorzitter. Ik heb een aantal toezeggingen gedaan om de Kamer nader over dingen te informeren Ik heb zelfs wat nadenkopdrachten om mee naar huis te nemen, maar volgens mij ben ik door de vragen heen.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Ik denk dat er uitvoerige gediscussieerd is in deze eerste termijn. Wij zien de informatie graag voor zover mogelijk nog voor de tweede termijn tegemoet. Mocht dat op één punt niet lukken, dan neem ik aan dat u daar de Kamer over informeert. Maar in principe gaan we ervan uit dat de informatie er is.

Ik kijk even naar de Kamerleden. Is het een idee om de staatssecretaris te vragen om over de amendementen die er al zijn vast een schriftelijke reactie mee te sturen met de stukken? Dat kan wellicht de tweede termijn bespoedigen. Ik zie dat die wens leeft. Staatssecretaris, het zou fijn zijn als het mogelijk is om alvast een schriftelijke reactie op de al ingediende amendementen mee te sturen met de stukken voor de tweede termijn.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Niemand heeft expliciet amendementen ingediend, maar er wapperde wel wat papier langs. Ik hoop dat ik op u kan rekenen om te toetsen of het compleet is.

De **voorzitter**:
Daar zullen we voor zorgen. Er zijn nu zes amendementen ingediend, met de nummers 9 tot en met 14. Er zijn er wellicht ook een paar die door communicatieproblemen nog niet hier zijn. Wij zorgen er uiteraard voor dat u op de hoogte bent van alle amendementen die tot nu toe zijn ingediend, zodat u die alvast van een schriftelijke reactie kunt voorzien.

Ik zie dat mevrouw Schouten nog een afrondende opmerking heeft.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Ik probeer het iets beter te stroomlijnen. Er zit inderdaad nog een aantal amendementen in de pijplijn. Die zijn nu nog niet ingediend, maar het kan best wel zijn dat die nog voor de brief komen. Kunnen die dan ook mee worden genomen? Anders krijg je een ongelijk speelveld tussen de amendementen die al wel door zijn gekomen en de amendementen die nog niet door zijn gekomen.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de griffier. Misschien kunnen we afspreken dat de amendementen die tot en met morgen rondkomen, nog in de brief kunnen worden meegenomen. Als namelijk dinsdag de tweede termijn van het debat wordt ingepland, moet er ook tijd zijn voor een schriftelijke beantwoording. Op deze manier weet u allemaal dat als het lukt om morgen de amendementen in te dienen, u een schriftelijke reactie krijgt. Daarna is het op het departement niet meer mogelijk. We moeten met elkaar de redelijkheid van de termijnen in acht nemen, denk ik.

Ik dank alle woordvoerders en de staatssecretaris hartelijk.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.